



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 143]
No. 143]

नई दिल्ली, सोमवार, जून 4, 2012/ज्येष्ठ 14, 1934
NEW DELHI, MONDAY, JUNE 4, 2012/JYAISTHA 14, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 मई, 2012

सं. टीएएमपी/30/2011-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पोपवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण हेतु मुरूगांव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/30/2011-एमओपीटी

मुरूगांव पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मई, 2012 के 2रे दिन पारित)

यह मामला पोतवणिकों और फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमओपीटी ने, वर्ष 2000 में अपने कार्यों संबंधित प्रभारों के संशोधन के दौरान, यह कहा था कि (तत्कालीन) पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से पत्तन सीमाओं में पोतवणिक पोत (4 संख्या) परिचालन कर रहे हैं। इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/4/2000-एमओपीटी दिनांक 2 जून 2000 के अनुच्छेद 13 (vii) में एमओपीटी को अलर्ट किया था कि पोतवणिक पोत परिचालन महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के परिदृश्य के अधीन आएं और टॉपिंग अप/प्राइमरी लोडिंग के लिए पोतवणिकों द्वारा प्रभारित प्रभारों को इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की जरूरत है। तत्पश्चात, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/24/2001-एमओपीटी दिनांक 9 अगस्त 2001 में अनुच्छेद 9 (xxxix) द्वारा उस स्थिति को दोहराया था और धारा 42 के अधीन शामिल सभी सेवाओं, जिन्हें पत्तन द्वारा प्राधिकृत किया गया है, के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करने हेतु प्रस्ताव लाने की सलाह दी गई थी।

2.2. मार्च 2005 में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 में एमपीटी एक्ट, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन महापत्तन न्यास द्वारा अधिकृत विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क के विनियमन से संबंधित प्रावधान दिए गए हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में कहा गया है कि ऐसे मामलों में जहां धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत करने का करार बीओटी रियायत करार के माध्यम से इतर है, अधिकतम दरें संबद्ध पत्तनों पर, बिना वैयक्तिक सेवा प्रदाता का संदर्भ दिए, समान रूप से लागू होंगी। वर्ष 2006 और 2010 में एमओपीटी के दरमान की सामान्य संशोधन कार्यवाही करते समय भी इस प्राधिकरण ने पत्तन को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में कार्रवाई शुरू करने की सलाह दी थी। वर्ष 2006 में एमओपीटी ने स्पष्ट किया था कि अध्याय 7 के अधीन दिशानिर्देशों का अनुपालन किया जा रहा है, वर्ष 2010 में, इसने बताया था कि अध्याय 7 के अधीन दिशानिर्देश उसके पत्तन पर लागू नहीं हैं।

2.3. तत्पश्चात, एमओपीटी ने इस प्राधिकरण को पृष्ठांकित प्रति के साथ मंत्रालय को संबोधित अपने पत्र सं. सीपीटी(98)/2010/800 दिनांक 15 अक्टूबर 2010 द्वारा सूचित किया था कि "लागत जमा" आधार पर प्रशुल्क का सही निर्धारण यहां पर स्पष्ट किए गए कारणों से पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों के मामले में संभव नहीं है। प्रत्युत्तर में, मंत्रालय ने अपने पत्र दिनांक पीटी-11033/46/2010-पीटी दिनांक 6 जनवरी 2011 द्वारा एमओपीटी को निदेश दिया था कि एमपीटी एक्ट, 1963 और इस संबंध में टीएएमपी दिशानिर्देशों का अनुसरण करें।

3.1. मंत्रालय के उपर्युक्त पत्र में शामिल निदेशों के आधार पर, अपने पत्र दिनांक 28 जून 2011 द्वारा, पोतवणिकों और निजी पक्षों के स्वामित्व तथा प्रबंधन वाली फ्लोटिंग क्रेन के माध्यम से प्रहस्तित कार्यों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था। एमओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव ऐसे क्राफ्टों की परिचालन की लागत, पूंजी लागत, आदि पर पत्तन की ओर से कोई स्वतंत्र विश्लेषण किए बिना फ्लोटिंग क्रेन के मौजूदा सेवा प्रदाता और पोतवणिक द्वारा भेजे गए लागत ब्योरो/स्थिति पर विश्वास किया गया है। चूंकि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7.2 वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना समान अधिकतम दर के निर्धारण की मांग करता है, जैसाकि ऊपर बताया गया है, एमओपीटी को मौजूदा परिचालकों द्वारा प्रतिवेदित लागत स्थिति पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय परिचालन की मानक लागत के लिए और क्राफ्टों की मानक क्षमता के संदर्भ में सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करें।

3.2. पत्र दिनांक 6 जुलाई 2011 में, तत्संबंधी पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई हारबर मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार के निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्तावों के मामले में प्रशुल्क वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है। इन मामलों में किराया प्रभारों की अधिकतम दर एचएमसी की मानक क्षमता के लिए निर्धारित की गई है और इस प्रयोजन के लिए उपस्कर की क्षमता और परिचालन लागत के निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को इस दर पर पहुंचने के लिए प्रासंगिक स्तर तक विचार किया गया है।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2011 द्वारा पोतवणिकों और फ्लोटिंग क्रेन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है। पत्तन द्वारा कही गई मुख्य बातों का सार निम्नलिखित है:-

- (i). उपस्कर की क्षमता और परिचालन लागत निर्धारित करने के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक प्रस्तावित दरों के परिकलन के लिए सुविचारित किए गए हैं।
- (ii). पोतवणिक (टीवी) और फ्लोटिंग क्रेन (एफसी) दो अलग प्रकार के उपस्कर हैं और वैसे विभिन्न दरें प्रस्तावित की गई हैं। एमओपीटी ने टीवी तथा एफसी के बीच भिन्नता पर टिप्पणी दी है, जिसे नीचे दिया गया है:-

विवरण	फ्लोटिंग क्रेन	पोतवणिक
टोइंग और शुल्क साहित पूंजी लागत	₹ 6660.75 लाख	₹ 13370.00 लाख
क्रू की सं.	26	24
ईंधन उपभोग	पूर्ण लोड जनरेटर 12 लिटर/घंटा पर 115 लिटर/घंटा	परिचालन 175 लिटर/घंटा। जनरेटर 50 लिटर/घंटा।
लेबर लागत	₹ 101.16 लाख प्रतिवर्ष	₹ 440.00 लाख प्रतिवर्ष
कार्यनिष्पादन	औसत दैनिक दर 15,000 से 20,000 टन प्रतिदिन (एवीआर: 17,500 प्रतिदिन)	पोतों की लदाई और उतराई की क्षमता औसतन 30,000 टन प्रतिदिन की दैनिक दर है।
प्रौद्योगिकी	यह संकल्पना एकल क्रेन प्रणाली पर आधारित है जिसमें केवल 1 क्रेन पोन्टून पर चढ़ाई जाती है और क्रेन एक पोत से कार्गो को उठाती है और दूसरे पर लादती है। दोनों पोन्टून ऑन बोर्ड भंडारण सुविधा नहीं है। दोनों पोन्टून सेल्फ-प्रोपल्ड हैं।	पोत से कार्गो उतराई के लिए दो क्रेनों की संकल्पना, उसके हॉपर पर स्थानांतरण जो कन्वेयर प्रणाली, कन्वेयर प्रणाली और जलयान लोडर आर्म अथवा भंडारण होल्ड द्वारा कार्गो की सीधे लदाई करता है। पोन्टून सेल्फ प्रोपल्ड है।

- (iii). दोनों उपस्कर के लिए पूंजी लागतें और तकनीकी विशेषताएं इस प्रयोजन के लिए प्राप्त की गई कोटेशनों के आधार पर सुविचारित किए गए हैं। एमओपीटी ने दिनांक 10 जुलाई 2011 की दोनों कोटेशनों की एक-एक प्रति भेजी है।
- (iv). चूंकि अक्टूबर से मई अवधि के दौरान दोनों उपस्कर लौह अयस्क की लदाई में विनियुक्त रहे हैं, इसलिए आठ महीनों के यातायात को प्रहस्तन प्रभारों के परिकलन के लिए लेखा में लिया गया है।
- (v). प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा भेजी गई गणनाओं का सार नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	पोतवणिक पोत		फ्लोटिंग क्रेन	
		कार्यप्रणाली	राशि (₹ लाखों में)	कार्यप्रणाली	राशि (₹ लाखों में)
(i).	पूंजी लागत	(अ.डा 26 मिलियन x ₹ 45 प्रति अ.डा.) + 10% सीमाशुल्क के लिए और 500 लाख टोइंग लागत के लिए	13370.00	(अ.डा. 12.85 मिलियन x ₹ 45 प्रति अ.डा.) + 10% सीमाशुल्क के लिए और 300 लाख टोइंग लागत के लिए	6660.75
(ii).	क. परिकलित क्षमता				
	उपलब्ध पारियां प्रतिवर्ष	365 * 3	1095.00	365 * 3	1095.00
	उपलब्ध कार्य पारियां प्रतिवर्ष (85%)	310 * 3	930.75	310 * 3	930.75
	उपयोगिता के प्रतिमानक	----	60%	----	60%
	क्षमता पारियों में प्रतिवर्ष	930.75 * 60%	558.45	930.75 * 60%	558.45
	संभावित घंटों की संख्या प्रतिवर्ष	558.45 * 8	4467.60	558 * 8	4467.60
	साफ मौसम में 8 महीनों के लिए कार्यघंटों की संभावित संख्या	558.45 * 8 * 8 / 12	2978.40	4467.60 * 8 / 12	2978.40
	दरित क्षमता प्रति घंटा (टनों में)	30000/24	1250.00	17500/24	729.17
	दरित क्षमता प्रतिवर्ष	----	10950000	----	6387500
	दर की गणना के लिए सुविचारित मात्रा (टन) (8माह)	टीपीएच * 4467.6	3723000	TPH * 2978.40	2171750

क्र. सं.	विवरण	पोतवणिक पोत		फ्लोटिंग क्रेन	
		कार्यप्रणाली	राशि (रु० लाखों में)	कार्यप्रणाली	राशि (रु० लाखों में)
(iii).	परिचालन लागत				
	(क). ईंधन लागत @ रु० 43.22 : कार्य (175) * 2978.40 + निष्क्रिय (50) * 24 * 365	225.27 + 189.30	414.57	148.04 + 45.43	193.47
	(ख). मरम्मत और अनुसंधान लागत पूंजी लागत का 5 प्रतिशत	---	668.50	---	333.04
	(ग). पूंजी लागत का 1 प्रतिशत बीमा	---	133.70	---	66.61
	(घ). मूल्यहास @ 10.34%	---	1293.04	---	688.72
	(ङ). पत्तन प्रभार	---	9.70	---	5.71
	(च). प्रत्यक्ष लेबर	---	440.00	---	101.16
	(छ). परिचालन व्ययों सियाय मूल्यहास और पत्तन प्रभार पर 10 प्रतिशत की दर से प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय		165.68		69.43
	कुल (क) से (छ)		3125.19		1458.13
(iv).	पूंजी लागत का 16 प्रतिशत आरओसीई	---	2139.20	---	1065.72
(v).	कुल लागत जमा निवेश पर प्रतिलाभ	---	5264.39	---	2523.85
(vi).	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी)	---	141.40	---	116.21
(vii).	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय)	---	84.84	---	69.73

4.2. एमओपीटी ने निम्नलिखित प्रभार प्रस्तावित किए हैं:-

	(दर प्रति टन)	
	पोतवणिक	फ्लोटिंग
विदेशी कार्गो	रु० 141/-	रु० 116/-
तटीय कार्गो	रु० 85/-	रु० 70/-

5. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2011 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा पत्तन द्वारा प्रेषित अतिरिक्त उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। एमओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियां भेजी हैं।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 25 नवंबर 2011 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 जनवरी 2012 द्वारा 19 जनवरी 2012 को अपना जवाब जमा किया है। उठाए गए प्रश्नों और उनपर एमओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
(ii).	पत्तन ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक मिड-स्ट्रीम में लौह अयस्क प्रहस्तन परिचालनों के लिए पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन के किराये के लिए प्रस्तावित प्रभार पर पहुंचने के लिए क्षमता, परिचालन लागत, आदि का अनुमान लगाने के लिए उधार लिए गए हैं। चूंकि 2008 दिशानिर्देश फ्लोटिंग क्रेन/पोतवणिक द्वारा इसी परिचालन के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं, इसलिए गणना विशेषतः क्राफ्ट की प्रहस्तन दर के संदर्भ में,	एमओपीटी ने कोई प्रत्युत्तर नहीं भेजा है।

	अंगीकृत विभिन्न पैरामीटरों की उपयुक्तता, क्राफ्ट की क्षमता एवं ईंधन उपभोग की गणना के लिए क्राफ्ट द्वारा परिचालन के घंटों की संख्या और पत्तन द्वारा परिकल्पित अन्य लागत मदों को पोत परिवहन मंत्रालय के जरूरी अनुमोदन के साथ बताया गए पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा चलाए जाने वाले समान परिचालनों के लिए अर्जित वास्तविक पैरामीटरों के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है।																																																									
(ii).	(क). पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा वर्तमान में परिचालित पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेनों की संख्या, प्रत्येक क्राफ्ट की क्षमता और आयु, वर्ष में परिचालन के घंटों की संख्या और इन क्राफ्ट द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क यातायात प्रत्येक क्राफ्ट के लिए वर्ष 2008-09, 2009-10, 2010-11 और 2011-12 (अक्तूबर 2011 तक) भेजे। सांख्यिकी आंकड़े पत्तन द्वारा उन सेवा प्रदाताओं से प्राप्त किए जाएं जो यह सेवा पहले से प्रदान कर रहे हैं, जहां कहीं आवश्यक हो।	<p>सेवा प्रदाताओं द्वारा वर्तमान में परिचालित पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेनों पर आंकड़े भेजे गए हैं। एमओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-</p> <table><tr><th>पोतवणिक/क्रेनों का नाम</th><th>क्षमता प्रतिवर्ष (एमएन)</th><th>आयु</th><th>2008-08</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12 (दिसंबर 2011 तक)</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>प्रहतिस्तत मात्रा</td><td>प्रहतिस्तत मात्रा</td><td>प्रहतिस्तत मात्रा</td><td>प्रहतिस्तत मात्रा</td></tr><tr><td>उड़ीसा (बी 77)</td><td>3.00</td><td>31</td><td>4147271</td><td>4716013</td><td>3702243</td><td>2485288</td></tr><tr><td>मराठा दीप (बी 75)</td><td>1.50</td><td>38</td><td>911260</td><td>815494</td><td>1108507</td><td>309739</td></tr><tr><td>स्वाति रानी (बी 73)</td><td>1.50</td><td>38</td><td>1748811</td><td>1321792</td><td>1211940</td><td>509852</td></tr><tr><td>प्रियंवदा (बी 74)</td><td>1.50</td><td>38</td><td>1284029</td><td>2188070</td><td>1824930</td><td>890183</td></tr><tr><td>बल्क प्रोसेपेरिटी (बी 76)</td><td>2.00</td><td>4</td><td></td><td>95185</td><td>2028255</td><td>1001440</td></tr><tr><td>फ्लोटिंग क्रेनें</td><td></td><td></td><td>1480128</td><td>2294121</td><td>2778589</td><td>2268871</td></tr></table> <p>* फ्लोटिंग क्रेनें "मरीना लायरा" और "मीसमार" को नवम्बर 2011 से तैनात किया गया है। "डोना पाउला" को अलावा। (एमओपीटी ने प्रत्येक वर्ष में क्राफ्टों के परिचालन के घंटों की संख्या नहीं भेजी है।)</p>	पोतवणिक/क्रेनों का नाम	क्षमता प्रतिवर्ष (एमएन)	आयु	2008-08	2009-10	2010-11	2011-12 (दिसंबर 2011 तक)				प्रहतिस्तत मात्रा	प्रहतिस्तत मात्रा	प्रहतिस्तत मात्रा	प्रहतिस्तत मात्रा	उड़ीसा (बी 77)	3.00	31	4147271	4716013	3702243	2485288	मराठा दीप (बी 75)	1.50	38	911260	815494	1108507	309739	स्वाति रानी (बी 73)	1.50	38	1748811	1321792	1211940	509852	प्रियंवदा (बी 74)	1.50	38	1284029	2188070	1824930	890183	बल्क प्रोसेपेरिटी (बी 76)	2.00	4		95185	2028255	1001440	फ्लोटिंग क्रेनें			1480128	2294121	2778589	2268871
पोतवणिक/क्रेनों का नाम	क्षमता प्रतिवर्ष (एमएन)	आयु	2008-08	2009-10	2010-11	2011-12 (दिसंबर 2011 तक)																																																				
			प्रहतिस्तत मात्रा	प्रहतिस्तत मात्रा	प्रहतिस्तत मात्रा	प्रहतिस्तत मात्रा																																																				
उड़ीसा (बी 77)	3.00	31	4147271	4716013	3702243	2485288																																																				
मराठा दीप (बी 75)	1.50	38	911260	815494	1108507	309739																																																				
स्वाति रानी (बी 73)	1.50	38	1748811	1321792	1211940	509852																																																				
प्रियंवदा (बी 74)	1.50	38	1284029	2188070	1824930	890183																																																				
बल्क प्रोसेपेरिटी (बी 76)	2.00	4		95185	2028255	1001440																																																				
फ्लोटिंग क्रेनें			1480128	2294121	2778589	2268871																																																				
	(ख). मौजूदा वित्तीय वर्ष 2011-12 (अक्तूबर 2011 तक वास्तविक और शेष अवधि के लिए अनुमान) में पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित लौह अयस्क यातायात और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के अनुमान परिकल्पित पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्राफ्ट की संख्या और उत्पादकता के ब्योरों के साथ भेजे।	<p>वर्ष 2014-15 तक पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित लौह अयस्क यातायात भेजा गया है। दो और फ्लोटिंग क्रेनें मै 0 मरीन इंफ्रास्ट्रक्चर (गोवा) प्रा. लि. द्वारा नवम्बर 2011 से आगे जोड़ी गई हैं। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए पोतवणिक के मामले में संभावित यातायात सेवा प्रदाताओं द्वारा नहीं भेजा गया है। लौह अयस्क का यातायात अप्रत्याशित है जिसका निर्णय गोवा माइनिंग ऑपरेशन पर शाह कमीशन से रिपोर्ट के जारी होने के बाद लिया जाएगा।</p> <p>तत्पश्चात, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा कहा है कि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए पोतवणिकों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित यातायात 1.50 मिलियन टन प्रतिवर्ष है।</p> <p>एमओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-</p> <table><tr><th>पोत का प्रकार</th><th>पोत की सं.</th><th>दिसंबर 11 तक</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>पोतवणिक</td><td>1</td><td>10,01,440</td><td>11,00,000</td><td>5,00,000</td><td>15,00,000</td><td>15,00,000</td></tr><tr><td>फ्लोटिंग क्रेनें</td><td>3</td><td>7,62,415</td><td>15,00,000</td><td>30,00,000</td><td>30,00,000</td><td>30,00,000</td></tr></table>	पोत का प्रकार	पोत की सं.	दिसंबर 11 तक	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	पोतवणिक	1	10,01,440	11,00,000	5,00,000	15,00,000	15,00,000	फ्लोटिंग क्रेनें	3	7,62,415	15,00,000	30,00,000	30,00,000	30,00,000																																			
पोत का प्रकार	पोत की सं.	दिसंबर 11 तक	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																																																				
पोतवणिक	1	10,01,440	11,00,000	5,00,000	15,00,000	15,00,000																																																				
फ्लोटिंग क्रेनें	3	7,62,415	15,00,000	30,00,000	30,00,000	30,00,000																																																				
(iii).	क्षमता:																																																									
	(क). पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 और 2011-12 (अक्तूबर 2011 तक) में 30 टन पोतवणिक और 32 टन फ्लोटिंग क्रेन द्वारा टनों/घंटा में लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अर्जित औसत उत्पादकता दर भेजे।	<p>सेवा प्रदाताओं द्वारा ब्योरे अभी तक नहीं भेजे गए हैं। (एमओपीटी ने अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे हैं)।</p>																																																								

<p>(ख). क्षमता गणना में 729.17 टन/घंटा पर फ्लोटिंग क्रेन और 1250 टन/घंटा पर पोतवणिक के लिए क्षमता अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करें और वर्तमान में परिचालन में समान क्राफ्टों द्वारा अर्जित वास्तविक उत्पादकता के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p>	<p>पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेनों की दरित क्षमता 1250 टन/घंटा और 729.17 टन/घंटा पर सुविचारित की गई है। विस्तृत गणना इस प्राधिकरण को हमारे समसंख्यक पत्र 19 अगस्त 2011 द्वारा भेजी गई थी। (एमओपीटी द्वारा सुविचारित वार्षिक सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए गणनाओं को समाहित किए पत्र दिनांक 19 अगस्त 2011 जिसमें प्रति घंटा दरित क्षमता गणनाओं में सुविचारित पैरामीटरों में से एक है। उक्त पत्र में पत्तन द्वारा सुविचारित दरित प्रति घंटा क्षमता के लिए कोई गणनाएं नहीं दी गई हैं)।</p> <p>तत्पश्चात, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा कहा था कि 30,000 टन प्रतिदिन और 32,000 टन प्रतिदिन की दरित क्षमता प्राप्त की गई कोटेशनों में दिए गए तकनीकी ब्योरो के आधार पर सुविचारित किए गए हैं।</p> <p>(पोतवणिक के लिए 1250 टन/घंटा की दरित क्षमता कोटेशन में निर्दिष्ट 30,000 टन/दिन की दरित क्षमता के आधार पर पाई गई है। तथापि, फ्लोटिंग क्रेन के मामले में, एमओपीटी द्वारा प्रेषित कोटेशन में दैनिक उत्पादकता के रूप में दरित क्षमता नहीं दर्शाई गई है)।</p>
<p>(ग). एमओपीटी 30 टन/32 टन पर तैनात किए जाने वाले क्राफ्ट की क्षमता सीमित करने के कारण स्पष्ट करें। पुष्टि करें कि क्या यह भारत में अथवा विश्व में किन्हीं अन्य पत्तनों में इस तरह के परिचालनों के लिए तैनात की जाने वाली पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन की मानक क्षमता है। उच्चतर क्षमता क्राफ्ट संभवतः उच्चतर उत्पादकता अर्जित कर सकता है। एमओपीटी स्पष्ट करें कि क्या उच्चतर क्षमता क्राफ्ट तैनात करना तकनीकी रूप से साध्य है।</p>	<p>फ्लोटिंग क्रेनें बीच समुद्र में 5 से 7 नॉटिकल मील पर परिचालित की जाती हैं, जहां फोर्स पोत पर कार्य करती हैं और उपस्कर मौसम परिस्थितियों के अनुसार भिन्न हो सकता है। इस तरह सुरक्षा के नजरिये से, समुद्र में कार्य करने वाली क्रेन का डिजाइन अधिकतम 32 टन निर्धारित किया गया था। तथापि, पोतवणिक के पास उच्चतर क्षमता की क्रेनें हो सकती हैं, यदि पोतवणिक को बार्ज फीड दर कम रहती है, और उच्चतर क्षमता वाली क्रेनों को संस्थापित करने को व्यावसायिक रूप से तर्कसंगत नहीं ठहराया गया है।</p>
<p>(ख). न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) पर अधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की तैनाती से संबंधित प्रशुल्क निर्धारण मामलों में, प्राधिकरण ने 100 टन क्षमता की एचएमसी की मानक क्षमता के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए हैं और देखभाल के लिए क्रेन के निष्पादन से संबंधित प्रशुल्क निर्धारित किए हैं यदि सेवा प्रदाता द्वारा तैनात की गई क्रेन की वास्तविक क्षमता एचएमसी की मानक क्षमता के दायरे में भिन्न रहती है। एचएमसी मामलों में निर्णयों से लेते हुए, पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु मौजूदा मामले में पर भी एमओपीटी क्राफ्ट की मानक क्षमता के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित करने पर विचार कर सकता है और प्रशुल्क को स्थिति को ध्यान में रखते हुए क्राफ्ट की मानक उत्पादकता से जोड़ सकता है यदि क्राफ्ट वैयक्ति सेवा प्रदाता द्वारा वास्तव में तैनात किए गए क्राफ्ट इन क्राफ्ट की मानक क्षमता की सीमा के भीतर भिन्न रहता है।</p>	<p>सेवा प्रदाताओं ने उत्पादकता क्षमता के लिए मानक क्षमता अभी तक नहीं भेजी है।</p> <p>एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा अपनी स्थिति को दोहराया है कि पूर्व कार्यनिष्पादन आंकड़ों के अभाव में, पत्तन उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों तक ईएलटीएस लिफ्टिंग प्रशुल्क पर योजना तैयार नहीं की है।</p>
<p>(ङ). 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला के अनुसार, कार्य घंटों की संख्या 6132 (अर्थात् 365 दिन x 70% उपयोगिता x 24 घंटे) होगी।</p>	<p>पत्तन ने बीच समुद्र में टीवी तथा फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा लौह अयरस्क प्रहस्तन परिचालन पेक्यूलर किया है। यह परिचालन साफ मौसम के दौरान, अक्टूबर से मई तक वर्ष में केवल 8 महीने, होता है। यह</p>

<p>2008 के दिशानिर्देश क्षमता निर्धारित करने के समय कार्य घंटों की संख्या पर पहुंचने के लिए प्रत्येक पैरामीटरों में कुशन निर्धारित नहीं करते हैं। 2008 के दिशानिर्देशों में उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, एमओपीटी ने प्रत्येक क्राफ्ट अर्थात् पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता पर पहुंचने के लिए 2978.40 कार्य घंटों पर विचार किया है। इस प्रयोजन के लिए, एमओपीटी ने 310 दिन प्रतिवर्ष पर विचार किया है, तब 60 प्रतिशत उपयोगिता प्रतिमानक लागू किया है और 558.45 पारियों (अर्थात् 310 दिन x 60% x 3 पारियां प्रतिवर्ष) पर पहुंचे हैं। तब स्वीकार करते हुए कि कार्गो प्रहस्तन परिचालन एक दिन में केवल 8 घंटे होगा और वह केवल मई से अक्टूबर (अर्थात् 12 महीनों में से 8 महीने) साफ मौसम के दौरान होगा, इसे और कम करके कार्यदिवसों को 2978.40 घंटे (अर्थात् 558.45 पारियां x 8 घंटे x 8/12 माह) किया गया है।</p> <p>इस प्रकार यह प्रकट होता है कि पत्तन ने दिशानिर्देशों में परिकल्पित नहीं किए गए कार्य घंटों की संख्या पर पहुंचने के लिए विभिन्न स्थानों पर कुशन उपलब्ध करवाए हैं। पत्तन उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्राफ्ट की क्षमता गणना की समीक्षा करे और इन क्राफ्ट द्वारा लौह अयस्क परिचालनों के पेक्यूलिएरटी के मद्देनजर उपलब्ध करवाए जाने वाले भत्ते, यदि कोई हो, का पिछले तीन वित्तीय वर्षों में पत्तन में अर्जित वास्तविक पैरामीटरों के संदर्भ में औचित्य बताए।</p>	<p>परिचालन बीच समुद्र में मौसम परिस्थितियों की वजह से भी प्रभावित होता है। पत्तन द्वारा प्रेषित गणना उपयुक्त है। वर्ष 2010-11 के दौरान और दिसंबर 2011 तक पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा भेजी गई है। (इस संबंध में एमओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे उपर्युक्त पैरा (ii) (क) में पहले ही दिए गए हैं।)</p> <p>तत्पश्चात्, एमओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2012 (संयुक्त सुनवाई के बाद) द्वारा प्रेषित संशोधित लागत पत्रक में, वर्ष 2010 और 2011 में मानसून अवधि के दौरान ऐसे क्राफ्टों द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर मानसून अवधि के लिए पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए क्रमशः 2 लाख टन प्रतिवर्ष और 3 लाख टन प्रतिवर्ष की अतिरिक्त क्षमता पर विचार किया है। इसके अलावा, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेनों के लिए वार्षिक क्षमता को 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित 70 प्रतिशत उपयोगिता मानक अंगीकृत करते हुए क्रमशः 39.23 लाख टन और 24.72 लाख टन से 53.10 लाख टन और 32.81 लाख टन संशोधित किया है।</p>
<p>(च). एमओपीटी के पत्र दिनांक 28 जून 2011 के कवर के अधीन अनुबंध- II रूप में संलग्न एमओपीटी को संबोधित, सीजीयू लोजिस्टिक लिमिटेड (पोतवणिक के मौजूदा सेवा प्रदाताओं में से एक) के पत्र दिनांक 28 अप्रैल में कहा गया है कि उक्त सेवा प्रदाता ने वर्ष 2010-11 के दौरान 14000 टन प्रतिदिन (अर्थात् 8 कार्य घंटे) पर पोतवणिक के लिए औसत लदाई दर अर्जित की है। सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाए गए सांख्यिकीय आंकड़े भी पोतवणिक द्वारा अर्जित सकल उत्पादकता दर नवम्बर 2010 से मार्च 2011 तक की अवधि के लिए ज्यादातर मौकों पर 11000 से 14000 टन/दिन की सीमा में है। यह उल्लेखनीय है कि मौजूदा सेवा प्रदाता द्वारा तैनात किए गए पोतवणिक पुराने क्राफ्ट हो सकते हैं जबकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क नए क्राफ्ट (पूजी लागत अनुमानन के अनुसार) के संदर्भ में है। प्रौद्योगिकी और नए उपस्कर में उन्नति पुराने प्रयुक्त क्राफ्ट की अपेक्षा उच्चतर उत्पादकता देने की संभावना है। उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में, 1250 टन/घंटा (अर्थात् 10,000</p>	<p>प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार, उत्पादकता पैरामीटर सेवा प्रदाताओं से वास्तविक आंकड़े प्राप्त होने के बाद संशोधित किए जाएंगे।</p> <p>(पत्तन ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक इस संबंध में कोई और ब्योरे नहीं भेजे थे और उत्पादकता पैरामीटर भी संशोधित नहीं किए हैं।)</p>

	टन/दिन पत्तन द्वारा परिकल्पित 8 घंटे परिचालन के लिए) की समीक्षा किए जाने की जरूरत है और ऊर्ध्वमुखी पुनर्निर्धारण किया जाए।	
	(छ). 32 टन फ्लोटिंग क्राफ्ट की दरित क्षमता 17500 टन प्रतिदिन परिकल्पित करने का आधार स्पष्ट करें। मिड-स्ट्रीम लौह अयस्क प्रहस्तन करने के लिए पत्तन में तैनात की गई समान आकार की फ्लोटिंग क्रेन द्वारा अर्जित वास्तविक उत्पादकता वर्ष 2008-09 से 2010-11 और 2011-12 (सितम्बर 2011 तक) के लिए भेजें। पिछले प्रश्न में स्पष्ट किए गए कारणों से, पुरानी फ्लोटिंग क्रेन द्वारा अर्जित उत्पादकता यह विचार करते हुए अपग्रेड की जाए कि नया क्राफ्ट पुराने से उच्चतर उत्पादकता दे सकता है।	32 टन फ्लोटिंग क्रेन 15,000 से 20,000 टन/प्रतिदिन की औसत दैनिक दर से पोत की लदाई और उतराई करने में समर्थ है। औसत 17,500 टन प्रतिदिन परिगणित होती है।
(iv).	परिचालन लागत:	
	(क). ईंधन लागत:	
	(i). इन क्राफ्ट के कार्य घंटों के दौरान 115 लिटर/घंटा पर फ्लोटिंग क्रेन और 175 लिटर/घंटा पर पोतवणिक के लिए और निष्क्रिय अवधि के दौरान पोतवणिक के लिए 50 लिटर/दिन और फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए 12 लिटर/घंटा ईंधन उपभोग का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2012 द्वारा प्रेषित लागत पत्रक में कार्य घंटों के लिए फ्लोटिंग क्रेन के ईंधन उपभोग को 96 लिटर प्रति घंटा कर दिया है। इसके अलावा, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा कहा है कि सेवा प्रदाताओं ने अपने पूर्व अनुभव के आधार पर पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए कार्यगत तथा निष्क्रिय घंटों के लिए ईंधन उपभोग नहीं भेजा है।
	(ii). इन क्राफ्टों के परिचालन के दौरान और निष्क्रिय स्थिति में समान क्षमता के पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन द्वारा औसत वास्तविक ईंधन उपभोग पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 तथा 2011-12 (सितंबर 2011 तक) के लिए सेवा प्रदाताओं से प्राप्त करें और गणना में पत्तन द्वारा परिकल्पित ईंधन उपभोग का औचित्य बताएं।	सेवा प्रदाता द्वारा ईंधन उपभोग पर ब्योरे नहीं भेजे गए हैं। तत्पश्चात, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा कहा है कि टीवी/एफसी द्वारा ईंधन उपभोग पर आंकड़े, प्राधिकरण द्वारा यथा अपेक्षित, सेवा प्रदाताओं द्वारा व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं। तथापि, सेवा प्रदाताओं ने अपने पूर्व अनुभव के आधार पर पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन के लिए कार्यगत तथा निष्क्रिय घंटों के लिए अलग-अलग ईंधन उपभोग भेजे हैं। एमओपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन के मामले में वर्ष 2010-11 के लिए ईंधन उपभोग के ब्योरे दर्शाते हुए विवरण भेजा है। (विवरण में एमओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे पत्तन द्वारा सुविचारित फ्लोटिंग क्रेन के लिए कार्य घंटों तथा निष्क्रिय घंटों के लिए क्रमशः 96 लिटर तथा 12 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग से नहीं जोड़कर देखा जा सकता।)
	(iii). क्राफ्ट की निष्क्रिय अवधि के दौरान ईंधन लागत 365 दिन गुणा 24 घंटों अनुमानित किया गया है। चूंकि क्राफ्ट के साफ मौसम (अर्थात् वर्ष में 8 माह) के लिए 8 घंटे प्रतिदिन परिचालन में रहने की संभावना है जिसके लिए ईंधन लागत गणना में पहले से अनुमानित की गई है। एमओपीटी पुष्टि करे कि क्या निष्क्रिय अवधि के लिए ईंधन लागत के अनुमानन में कोई दोहराकरण हुआ है।	निष्क्रिय अवधि के दौरान, पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन स्ट्रीम में रहती हैं। क्राफ्टों पर संस्थापित जनरेटरों को क्रू आवास के लिए लाइटिंग उपलब्ध करवाने, सुरक्षा लाइट, और एअर कंडीशनिंग आदि के लिए चौबीसों घंटे कार्य करता पड़ता है। निष्क्रिय अवधि के दौरान ईंधन उपभोग अलग से सुविचारित किया गया है और लागत तथा ईंधन का दोहराकरण नहीं है। (तत्पश्चा, पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत पत्रक में, एमओपीटी ने कार्य घंटों के अलावा, पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए निष्क्रिय घंटों को संशोधित कर 2628 घंटे कर दिया है)।
	(iv). पुष्टि करें कि ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत रु 43.22 प्रति लिटर की ईंधन दर प्रचलित दर है और इसे अद्यतन बिल की प्रति द्वारा प्रमाणित करें।	ईंधन प्रति लिटर की वास्तविक दर रु 42.63 है, जिसकी प्रति भेजी गई है। (ईंधन की इकाई दर को पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत पत्रक में संशोधित कर रु 42.67 किया गया है)।

<p>(ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत पोतवणिक के लिए रु 668.50 लाख और फ्लोटिंग क्रेन के लिए रु 333.04 लाख पर प्रासंगिक पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। यह लागत मद मौजूदा पुराने पोतवणिक के मामले में रु 484.45 लाख की वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत और इसके, पत्र दिनांक 28 जून 2011 द्वारा प्रेषित लागत विवरण में वर्ष 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा निर्दिष्ट फ्लोटिंग क्रेन के लिए रु 88.50 लाख की तुलना में उच्चतर प्रकट होती है। मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 और 2011-12 (अक्तूबर 2011 तक) के लिए परिचालन में समान क्राफ्ट के लिए प्रोद्भूत वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p>	<p>मरम्मत और अनुरक्षण लागत अनुमान प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पूंजी लागत पर 5 प्रतिशत की दर से हैं। हालांकि, वर्ष 2010-11 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण पर वास्तविक व्यय अनुमानों की अपेक्षा कम था, परन्तु क्राफ्ट की टूटफूट की वजह से इस लागत में बाद में बढ़ोतरी होगी।</p>
<p>(ग). 'पत्तन प्रभार' की नामपद्धति के अधीन अनुमानित व्यय की प्रकृति स्पष्ट करें। इस लागत मद का अनुमान लगाने का आधार गणनाओं के साथ स्पष्ट करें। कृपया पुष्टि करें कि यह व्यय सेवा प्रदाता द्वारा पत्तन को देय रॉयल्टी अथवा राजस्व हिस्सेदारी का भाग नहीं है।</p>	<p>पत्तन प्रभार नामपद्धति के अंतर्गत अनुमानित व्यय दरमान के अनुसार पत्तन को देय पत्तन देयताएं तथा लंगरगाह प्रभार हैं। यह पुष्टि की गई है कि सेवा प्रदाता द्वारा देय रॉयल्टी या राजस्व हिस्सेदारी पत्तन प्रभारों के अधीन शामिल नहीं की गई है।</p>
<p>(घ). पत्तन ने पोतवणिक के लिए रु 440 लाख और फ्लोटिंग क्रेन के लिए रु 101.16 लाख के प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाया है। इसके अलावा, इन तत्संबंधी क्राफ्टों के परिसंपत्ति मूल्य के 10 प्रतिशत पर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय अलग से अनुमानित किए गए हैं। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-</p>	<p>पोतवणिक के मामले में दर प्रति टन की परिगणना के लिए कार्य पत्रक में, हमने मरम्मतों तथा अनुरक्षण के लिए रु 668.50 लाख (पूँजी लागत का 5 प्रतिशत), रु 440.00 लाख प्रत्यक्ष लेबर और रु 165.68 लाख, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय (मूल्यहास तथा पत्तन प्रभारों के सिवाय परिचालन व्यय का 10 प्रतिशत) पर विचार किया है। कुल रु 1274.17 लाख परिगणित होता है। पारादीप पत्तन न्यास के मामले में, टीएमपी ने मरम्मतों एवं अनुरक्षण और अन्य व्ययों के लिए पूंजी लागत पर 5-5 प्रतिशत स्वीकृत किया है। टीवी का सकल मूल्य रु 13,370 लाख परिगणित होता है, जोकि हमारे द्वारा अनुमानित व्यय की अपेक्षा अधिक है। लेबर लागत पर व्यय का कोई दोहरीकरण नहीं है जैसा प्राधिकरण द्वारा देखा गया है।</p>
<p>(i). लिक्विड बल्क के अलावा लौह अयस्क टर्मिनल एवं अन्य कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश अन्य व्यय का अनुमान लगाने के लिए सकल परिसंपत्ति मूल्य का 5 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, परिसंपत्ति मूल्य के 10 प्रतिशत पर अन्य व्यय का अनुमान दिशानिर्देश प्रावधान के अनुसार नहीं है। निर्धारित प्रतिमानक से विपथन के कारण, यदि कोई हों, स्पष्ट करें।</p>	<p></p>
<p>(ii). 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, सकल परिसंपत्ति मूल्य के 5 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक पर अन्य व्यय के अनुमान में परिचालन तथा अनुरक्षण स्टाफ के वेतन और मजदूरी तथा प्रबंधन एवं प्रशासन स्टाफ और अन्य विविध व्यय शामिल है।</p> <p>प्रत्यक्ष लेबर लागत एवं प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान लगाने के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण कर्मचारी लागत के दोहरीकरण के लिए अलग से राशियां दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाई गई हैं। लेबर</p>	<p></p>

	तथा स्टाफ के मजदूरी लागत में दोहरीकरण को उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में अनुमानित किए जाने की जरूरत है।	
	(ड). मौजूदा दरमान पोतवणिक के माध्यम से लौह अयस्क की प्राथमिक लदाई तथा अप-टॉपिंग की वसूली निर्धारित करते हैं जो सितम्बर 1996 में भारत के उच्चतम न्यायालय के समक्ष सहमति शर्तों के माध्यम-से दोनों पक्षों द्वारा यथा सहमत क्रमशः रु0 7.02 और रु0 3.51 प्रति टन की दर से पोतवणिक पोत स्वामी से वसूल किया जाएगा। अब प्रस्तावित व्यवस्था के अधीन सेवा प्रदाता द्वारा परिचालित पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए समेकित दर निर्धारित की जानी है। इस परिदृश्य में स्पष्ट करें कि क्या दरमान में निर्धारित प्राथमिक लदाई और लौह अयस्क अप-टॉपिंग का मौजूदा प्रभार जारी रहेगा और यदि हां तो कब से यह प्रशुल्क वसूल किया जाएगा।	दरमान में निर्धारित लौह अयस्क की प्राथमिक लदाई तथा अप-टॉपिंग के मौजूदा प्रभार पोतवणिकों द्वारा मुगतान किए जाने जारी रहेंगे।
(v).	पूंजी लागत:	
	(क). एमओपीटी द्वारा 32 टन फ्लोटिंग क्रेन के लिए उपलब्ध करवाई गई कोटेशन 128.50 लाख अमेरिकी डॉलर (अर्थात् 1 अमेरिकी डॉलर - रु0 45 की विनिमय दर परिकल्पित करते हुए रु0 5782.50 लाख) की आधार दर दर्शाती है। बाज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त दूसरे प्रस्ताव में, पत्तन ने फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती परिकल्पित की है और 24.75 लाख यूरो (अर्थात् 1 यूरो - रु0 71.08 की प्रचलित यूरो दर पर विचार करते हुए रु0 1901.39 लाख) के जेनसैट, ग्रेब के साथ लाइभर की 36 टन फ्लोटिंग क्रेन की कोटेशन भेजी है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत में देखे गए बड़े अन्तर के मददेनजर, पत्तन को सलाह दी जाती है कि अन्य आपूर्तिकर्ताओं से दोनों क्राफ्ट के लिए बजटीय कोटेशन और पूंजी लागत की उपर्युक्त निर्धारण प्राप्त करे जोकि प्रशुल्क के निर्धारण में महत्वपूर्ण इनपुट है तथा तदनुसार पूंजी लागत अद्यतन करें।	फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत आवास, प्रोपल्सन, इंजिन डिजाइन, उपस्करों तथा क्रेन प्रणाली संस्थापन, आदि जैसी विशिष्टताओं पर आधारित है। बजटीय कोटेशन से सेवा प्रदाताओं द्वारा नहीं भेजी गई है। (तत्पश्चात, एमओपीटी ने अपने द्वारा सुविचारित पूंजी लागत प्रमाणित करने के लिए फ्लोटिंग क्रेन "एम.वी. मीरामार" के मामले में प्रवेश के सीमाशुल्क बिल की प्रति अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2012 द्वारा भेजी थी।)
	(ख). पूंजी लागत अनुमान अमेरिकी डॉलर की मौजूदा विनिमय दर से अद्यतन करें।	पूंजी लागत अनुमान सेवा प्रदाताओं से बजटीय कोटेशन प्राप्त होने के बाद संशोधित किए जाएंगे। (एमओपीटी ने बजटीय कोटेशन नहीं भेजी हैं।) (तत्पश्चात, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत पत्रक में विनिमय दर को अद्यतन कर रु0 49.49 प्रति अमेरिकी डॉलर किया है।)
	(ग). अनुमानों में सुविचारित क्राफ्ट पर सीमाशुल्क को यह प्राप्त करने के बाद समीक्षा किए जाने की जरूरत है कि क्या इस शुल्क में कोई रियायत/छूट ईपीसीजी, आदि के अधीन इस तरह के आयातकों को उपलब्ध है।	सेवा प्रदाताओं द्वारा सूचित किया गया है कि ईपीसीजी के अधीन उन्हें शुल्क में कोई रियायत/छूट नहीं दी गई है। (एमओपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन "एम.वी. मीरामार" के मामले में मुगतान की गई सीमाशुल्क ड्यूटी के समर्थन में प्रवेश के सीमाशुल्क बिल की प्रति अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2012 द्वारा भेजी है।)

	<p>(घ). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क की वैधता तीन वर्ष होगी। इस प्रावधान से लेते हुए, परिसंपत्ति मूल्य पर प्रतिलाभ पीपीटी, एनएमपीटी, वीपीटी और वीओसीपीटी पर एचएमसी का किराया निर्धारित करते समय तीन वर्षों की अवधि के लिए एचएमसी की औसत लिखित मूल्य पर स्वीकृत की गई है। मौजूदा मामले में यही दृष्टिकोण अनुसरित किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह अनुसार, प्रति टन दर का परिकलन संशोधित किया जाएगा।</p> <p>(एमओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत पत्रक टिप्पणी का अनुपालन करते हैं।)</p>
	<p>जैसाकि हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 6 जुलाई 2011 द्वारा पहले बताया गया है, पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 द्वारा शासित किया जाएगा जिसमें कहा गया है कि उन मामलों में जहां प्राधिकरण व्यवस्था धारा 42 (3) के अधीन बीओटी रियायत करार से इतर है, अधिकतम दरें वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तन पर समान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए निर्धारित की जाएंगी। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जोड़ने, बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन प्रदान करने और तलचिह्न स्तरों से कम कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन की अनुशंसा करता है। इसके मद्देनजर कि उपर्युक्त पैरा 3(iii)(घ) में स्पष्ट किए गए कारणों से, पत्तन पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन की मानक क्षमता के लिए उत्पादकता के तलचिह्न स्तर के संदर्भ में इन उपस्करों के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्तावित करें।</p>	<p>पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों की मानक क्षमता के लिए उत्पादकता के तलचिह्न स्तर के संदर्भ में उपस्करों के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क पर निर्णय लेने के लिए इनपुट सेवा प्रदाताओं से अभी प्राप्त नहीं हुए हैं।</p> <p>तत्पश्चात, अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा कहा है कि पूर्व कार्यनिष्पादन आंकड़ों के अभाव में, पत्तन उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से ईएलटीएस लिफ्टिंग प्रशुल्क पर योजना तैयार नहीं कर सका है।</p>
(vii).	<p>हालांकि पत्तन ने तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया है, परन्तु प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत करने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। तटीय कार्गो का परिकल्पित राजस्व प्रभाव, यदि कोई हो, लेने के लिए गणनाओं को संशोधित करना होगा। विदेशी/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें और पत्तन में समान परिचालनों के लिए पूर्व वारस्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p>	<p>सेवा प्रदाताओं द्वारा यह पुष्टि की गई है कि, वे केवल विदेशगामी पोतों का प्रहस्तन करते हैं और इसलिए तटीय कार्गो के लिए दरें निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।</p>

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 जनवरी 2012 को निर्धारित की गई थी और तदनुसार स्टैकहोल्डरों को संयुक्त सुनवाई का नोटिस जारी किया गया था। प्रत्युत्तर में, जीएमओईए ने अपने पत्र दिनांक 9 जनवरी 2012 द्वारा बताया था कि स्पष्टीकरण जैसे उनके पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 28 अक्टूबर 2011 द्वारा मांगे गए दिशानिर्देशों के दायरे तथा अनुप्रयोज्यता, आदि उनसे प्राप्त नहीं हुए थे और, इसलिए, 19 जनवरी 2012 को होने वाली संयुक्त सुनवाई को टालने का सुझाव दिया गया था।

7.2. इस संबंध में, पत्र दिनांक 11 जनवरी 2012 द्वारा जीएमओईए को सूचित किया गया था कि एमओपीटी द्वारा दाखिल किया गया विषय प्रस्ताव मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 द्वारा शासित किया जाएगा और इस मामले में संयुक्त सुनवाई यथा निर्धारित आयोजित की जाएगी। जीएमओईए को यह भी सूचित किया गया था कि इसके द्वारा अपने पत्र दिनांक 28 अक्टूबर 2011 द्वारा प्रेषित टिप्पणियां एमओपीटी को उसकी अभ्युक्तियों के लिए पहले ही अग्रप्रेषित किया गया था; और, एमओपीटी ने जीएमओईए की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 जनवरी 2012 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। जीएमओईए ने एमओपीटी के प्रस्ताव पर अपने मतों का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2. जीएमओईए ने अपने पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण में, उपर्युक्त 8.1 में उल्लिखित, अतिरिक्त निवेदन किए थे जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). पोतवणिक निजी पक्षों के कुल निवेश हैं। बर्थ सं. 9 के शुरू होने से पहले वे परिचालन में रहे हैं। ये सुविधाएं पत्तन परिचालनों को कॉम्पलीमेंट करते हैं और पत्तन को मात्राओं तथा राजस्वों को बढ़ाते हैं।
- (ii). जीएमओईए को अधिकतम दर निर्धारित किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं है।
- (iii). मौजूदा पोतवणिक करार विनिर्दिष्ट की जाने वाली अधिकतम दर के लिए हैं।
- (iv). इन करारों में से कुछ करार बर्थ सं. 9 प्रहस्तन प्रभार की अधिकतम सीमा उपलब्ध करवाते हैं।
- (v). यदि आवश्यक हो तो बर्थ सं. 9 प्रहस्तन प्रभारों को टी/वी/एफ/सी के लिए अधिकतम दर के रूप में लिया जा सकता है (सिवाय पोतवणिक लदाई पर एमओपीटी को देय वसूलियां/प्रभार जोकि एक अतिरिक्त लागत है तथा प्रशुल्क वसूल करेगा)। एमओएचपी बी/9 एक तट-आधारित सुविधा होने के नाते, लागतें काफी कम होंगी। इसके अलावा, बी/9 के पास पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई गारंटीशुदा कार्गो मात्रा है, जो टीवी/एफसी द्वारा लदाई के लिए किसी पोत को अनुमति देने से पहले एमओएचपी, यदि निष्क्रिय रहता है, को पोतों को निदेश देता है।
- (vi). एमओपीटी के साथ कुछ पोतवणिक करारों के अनुसार पोतवणिक प्रभारों की योजना को माननीय सुप्रीम कोर्ट में सहमत शर्तों के अधीन दाखिल किया गया है। किन्हीं बदलावों की विधिक विवेक्षाएं हो सकती हैं जिनपर विचार किए जाने की जरूरत है।
- (vii). एमओपीटी पहले से पोतवणिक लेवी, सीएचएलडी लेवी और घाटशुल्क के द्वारा पोतवणिक लदाई पर प्रभारों को वसूल करता है और सीआरसी जैसे पाइलटेज, लंगरगाह प्रभार, आदि द्वारा राजस्व भी अर्जित करता है। अतः पोतवणिक लदाई प्रशुल्क पर एमओपीटी को अतिरिक्त राजस्व हिस्सेदारी का कोई औचित्य नहीं है।
- (viii). क्षमता, उपस्कर, सुरक्षा, स्पष्टीकरण/श्रेणी, पोनटून/पोत जिसपर उपस्कर संस्थापित किया जाता है के आधार पर विभिन्न टीवी/एफसी के बीच पूंजी और परिचालनात्मक लागतों में काफी भिन्नता है। इसलिए, लागतों के मानकीकरण में मुश्किल है। किसी भी मामले में, पत्तन को लागतें टीवी/एफसी स्वामियों द्वारा उपलब्ध करवाई जाती रही हैं।
- (ix). टीएमपी द्वारा मांगे गए ताजे आंकड़ों (जैसे संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव) अथवा प्रशुल्क निर्धारित करने के आधार में महत्वपूर्ण बदलाव के मामले में, हम टीएमपीसे अनुरोध करते हैं कि टीएमपी हमें सूचित करे और हमें टिप्पणियां करने का अवसर प्रदान करे।

9.1. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों के आधार पर, कार्रवाई शुरू करने और हमारे पत्र दिनांक 24 जनवरी 2012 द्वारा अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी। एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2012 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा था। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों और एमओपीटी के प्रतिसाद को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय	एमओपीटी का प्रतिसाद
(i).	एमओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब दिनांक 5 जनवरी 2012 में अंगीकृत प्रतिमानकों के लिए औचित्यों, पूंजी लागत, क्षमता निर्धारण आदि जैसे महत्वपूर्ण मुद्दों को संबोधित नहीं किया गया है। पत्तन को अपने प्रतिसाद पर विस्तार से पुनर्विचार करना चाहिए और उठाए गए प्रश्नों पर प्रत्युत्तर भेजना चाहिए।	प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के मामले में प्रति टन दर के परिकलन के लिए लागत पत्रकों पर दोबारा कार्य किया गया है। फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत सेवा प्रदाता द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रवेशबिल दस्तावेजों के अनुसार सुविचारित किया गया है। (एमओपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत के समर्थन में 32 टन फ्लोटिंग क्रेन "एम.वी. मीरामार" के आयात के संबंध में प्रवेश के सीमाशुल्क बिल दिनांक 14 अक्टूबर 2011 की प्रति भेजी है।) पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन का क्षमता निर्धारण

		<p>पिछले वर्ष की मानसून अवधि (जून से सितम्बर) के दौरान वास्तविक कार्य घंटों को ध्यान में रखते हुए संशोधित किया गया है। पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले मीट्रिक टन में अतिरिक्त मात्रा मानसून अवधि के दौरान क्रमशः 2 लाख मीट्रिक टन और 3 लाख मीट्रिक टन होगी। इसे जून 2010 से सितम्बर 2010 तक और जून 2011 से सितम्बर 2011 तक मानसून अवधि के दौरान पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा पर विचार करते हुए अंगीकृत किया गया है। ट्रायल आधार पर वर्ष 2010 के दौरान, पत्तन ने टी.वी. बल्क प्रोस्पेरिटी, टी.वी. प्रियंवदा तथा फ्लोटिंग क्रेन डोना पाउला की अनुमति दी थी। इन पोतों ने क्रमशः 97,690 टन, 69,015 टन और 1,85,360 टन की कुल मात्रा प्रहस्तित की थी क्योंकि पोतों को रोटेशन आधार पर परिचालन करने की अनुमति दी गई थी। वर्ष 2011 में, मानसून के दौरान मूरिंग डॉल्फिन पर परिचालन के लिए केवल फ्लोटिंग क्रेन डोना पाउला को अनुमति दी गई थी जिने कुल 2,89,301 मी.ट. की कुल मात्रा प्रहस्तित की थी।</p>
(ii).	<p>पत्तन को यह सुनिश्चित करने के लिए प्रशुल्क गणनों को दोबारा देखना चाहिए कि पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा देय सभी पत्तन प्रभार अधिसूचित दरमान के अनुसार विधिवत् लागू किए जाएं।</p>	<p>पोतवणिक के संशोधित लागत विवरण में, सभी पत्तन प्रभारों नामतः पत्तन देयताएं/लंगरभाड़ा (रु० 15.37 लाख), पोतवणिक प्रभार (रु० 220.79 लाख) (प्राइमरी तथा अपटॉपिंग प्रभार) सीएचएलडी लेवी (रु० 463.31 लाख) और फ्लोटिंग क्रेन के मामले में पत्तन देयताएं (रु० 5.42 लाख) पोतवणिक प्रभार (रु० 139.11 लाख) सीएचडी लेवी (रु० 291.91 लाख) को लेखा में लिया गया है और तदनुसार दर प्रति टन परिगणित की गई है।</p> <p>(तत्पश्चात्, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेनों के परिकलन में सुविचारित पत्तन प्रभारों को संशोधित किया है। एमओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे अनुवर्ती अनुच्छेद में दिए गए हैं।)</p>
(iii).	<p>पत्तन पुष्टि करे कि प्रश्नाधीन पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेनें वर्ष में केवल 8 माह के लिए प्रचालन कर सकती हैं और उन्हें शेष 4 महीनों के दौरान कहीं भी प्रचालन की अनुमति नहीं दी जा सकती। इस संबंध में, कुछ उपयोक्ताओं ने उन परिचालनों के बारे में संयुक्त सुनवाई के दौरान कहा था जो पत्तन कोटेशन आमंत्रित करते हुए तदर्थ प्रशुल्क आधार पर मूरिंग डॉल्फिन पर चलाता है। पत्तन इस संबंध में बोलीकरण के आधार पर पत्तन द्वारा वसूल किए गए प्रशुल्क, यदि कोई हो, की सांविधिक वैधता स्पष्ट करते हुए विस्तृत नोट भेजे।</p>	<p>खराब मौसम परिस्थितियों की वजह से मानसून अवधि के दौरान, यह संभव नहीं है कि मिड-स्ट्रीम/वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर में लौह अयस्क यातायात का प्रहस्तन किया जाए और इसलिए मूरिंग डॉल्फिन पर लौह अयस्क यातायात का प्रहस्तन करने के लिए ट्रेड से मांग की गई है। 2011 के मानसून मौसम के दौरान, पत्तन ने फ्लोटिंग क्रेन डोना पाउला को मूरिंग डॉल्फिन पर परिचालन के लिए अनुमति दी गई थी जिसने कुल 2,89,301 मी.ट. की कुल मात्रा प्रहस्तित की थी। लौह अयस्क कार्गो की अनुपलब्धता और अन्य प्रतिबंधों की वजह से, यह साध्य नहीं है कि 4 महीनों की मानसून अवधि के दौरान पोतवणिकों द्वारा लौह अयस्क यातायात के प्रहस्तन की अनुमति दी जाए। अतः मानसून अवधि के दौरान लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए 3 महीनों पर विचार किया गया है और तदनुसार पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता संशोधित विवरणों में बढ़ाई गई है, जैसाकि उपर्युक्त (i) पर जवाब में उल्लिखित किया गया है।</p> <p>मूरिंग डॉल्फिन पर लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा तदर्थ प्रशुल्क की वसूली पर उपयोक्ताओं द्वारा कही गई बातों के संदर्भ में, एमओपीटी ने विस्तृत नोट भेजा है। एमओपीटी द्वारा उक्त नोट में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • लौह अयस्क एमओपीटी में चार भिन्न-भिन्न स्थानों अर्थात् अभियांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी)

- बर्थ सं. 9, मूरिंग डॉल्फिनों, पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेनों और बाह्य लंगरगाहों (डब्ल्यूओबी) पर जलयान के अपने गियरों द्वारा लदाई की जा रही है।
- मानसून अवधि (जून से सितम्बर) के दौरान पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन परिचालन और जलयान के अपने लदाई बाह्य लंगरगाह पर बन्द हैं।
 - बाह्य लंगरगाह परिचालनों के बन्द होने की वजह से मांग को पूरा करने के लिए, ओपरेबल पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों को ₹0 65/- प्रति टन जिसमें सीएचएलडी लेवी, घाटशुल्क और पोतवणिक प्रभार शामिल हैं, का समेकित प्रभार वसूल करते हुए जून 2010 से मूरिंग डॉल्फिनों पर कार्गो परिचालनों के लिए अनुमति दी गई थी।
 - पत्र सं. सीपीटी(98)/2010/1335 द्वारा प्रस्ताव टीएएमपी को मंजूरी के लिए प्रस्तुत किया गया था। प्राधिकरण द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण हमारे समसंख्यक पत्र सं. 78 दिनांक 24 नवम्बर 2010 द्वारा भेजे गए थे।
 - पत्तन उपयोक्ताओं अर्थात् सीजीयू लोजिस्टिक्स लि०, मै० प्राइम मिनरल एक्सपोर्टर्स प्रा० लि०, मै० फोमेन्टो इंडस्ट्रीज प्राइवेट लिमिटेड और मै० हीरालाल एंड कम्पनी लि० पत्तन द्वारा तत्समय निर्धारित प्रशुल्क से सहमत थे।
 - लगातार मांग के मद्देनजर, एमओपीटी ने दो अतिरिक्त मूरिंग डॉल्फिनों अर्थात् एमडी4एंड5 और एमडी5एंड6 के निर्माण की कार्रवाई की है जो क्रमशः 8 मार्च 2011 और 11 मई 2011 को पूरा हो गया था। जलयान दिवस आउटपुट बढ़ाने के लिए, नए एमडी स्थानों पर पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा परिचालनों की अनुमति देने का निर्णय लिया गया था।
 - राजस्व हिस्सेदारी आधार पर अनुवर्ती मानसून अवधि (17 जून 2010 से 16 अक्टूबर 2010) के लिए एमडी4एंड5 (एमडी4एंड5 शामिल नहीं किया गया है क्योंकि निकर्षण पूरा नहीं हुआ था) के परिचालनों के लिए टेंडर आमंत्रित किए गए थे।
 - सफल बोलीदाता मै० मरीन इंफ्रास्ट्रक्चर (गोवा) प्रा० लि० ने सीएचएलडी लेवी तथा पोतवणिक प्रभारों के अलावा एमडी4एंड5 पर उसकी फ्लोटिंग क्रेन एम.वी. डोरा पाउला के परिचालनों के लिए ₹0 34.95 की अधिकतम राजस्व हिस्सेदारी उद्धरित की थी। (एमओपीटी ने कहा था कि सफल बोलीदाता से प्राप्त पत्र की प्रति संदर्भ के लिए संलग्न की गई है। तथापि, एमओपीटी के पत्र दिनांक 14 फरवरी 2012 के साथ ऐसा संलग्नक हमें प्राप्त नहीं हुआ था।)
 - इसी बीच, टीएएमपी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए फ्लोटिंग क्रेन और पोतवणिक के परिचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार परिगणित किया गया था और इसके अनुमोदन के लिए प्राधिकरण को अग्रेषित किया गया था।
 - इसके अलावा, 17 जून 2011 से 16 अक्टूबर 2011 तक पिछले मानसून मौसम के लिए टीएएमपी को भेजे गए प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के आधार पर राजस्व हिस्सेदारी आधार पर एमडी4एंड5 और एमडी5एंड6 पर फ्लोटिंग क्रेन तथा पोतवणिक के परिचालनों के लिए टेंडर आमंत्रित किया गया था, परन्तु इस टेंडर को कोई प्रतिसाद नहीं मिला था।

(iv). पत्तन ने उल्लेख किया है कि वर्तमान में पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों से कुछ प्रभारों की वसूली पहले माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष दर्ज किए गए सहमति शर्तों पर आधारित हैं। पत्तन इस संबंध में एक विस्तृत नोट भेजे और पुष्टि करे कि वर्तमान प्रस्ताव उक्त सहमति शर्तों में किसी तरह का बदलाव नहीं करता है।	(क). विचाराधीन प्रस्ताव, पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेन परिचालकों द्वारा पोतवणिकों से वसूल किए जाने वाले कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए अधिकतम दर के निर्धारण के लिए ही है। दरमान के अनुसार, मौजूदा दरें अर्थात् प्राथमिक लदाई के लिए प्रभार और पोतवणिकों के माध्यम से लौह अयस्क का अपटॉपिंग पोतवणिक पोत/फ्लोटिंग क्रेन स्वामियों से क्रमशः ₹ 7.02 और ₹ 3.51 प्रति टन की दर से वसूल किया जाएगा। उपर्युक्त दरों पर पोतवणिक स्वामियों और पत्तन के बीच सितम्बर 1998 के दौरान भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष सहमति थी। तथापि, पोतवणिकों के परिचालन के लिए मौजूदा लाइसेंसों की समीक्षा की जाएगी और टैंडर के माध्यम से नया लाइसेंस दिया जाएगा, राजस्व हिस्सेदारी एकमात्र अवरोध है ताकि परिचालक के चयन में पारदर्शिता हो।
--	--

9.2. एमओपीटी ने संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों के अपने प्रत्युत्तर के साथ पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए संशोधित लागत पत्रक भी भेजे हैं। संशोधित लागत पत्रक में एमओपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता में मानूसन अवधि के दौरान अनुमानित कार्गो प्रहस्तन को शामिल किए जाने की वजह से क्रमशः 2 लाख टन प्रतिवर्ष और 3 लाख टन प्रतिवर्ष की वृद्धि की है।
- (ii). फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत अक्टूबर 2011 के दौरान आयोजित 32 टन फ्लोटिंग क्रेन 'एम.वी. मीरामार' की वास्तविक लागत के आधार पर क्रमशः ₹ 66.61 करोड़ से ₹ 70.64 करोड़ संशोधित की गई है।
- (iii). ईंधन लागत के अनुमानन में, प्रत्येक पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन के कार्य घंटे 2978.40 घंटों से बढ़ाकर 4095.30 घंटे किए गए हैं जो पत्तन द्वारा सुविचारित वर्धित क्षमता के आधार पर दिखाई देती है। फ्लोटिंग क्रेन के मामले में निष्क्रिय घंटों को 8760 घंटों से घटाकर 2628 घंटे किया गया है।
- (iv). ईंधन की इकाई दर को संशोधित कर ₹ 43.22 प्रति लिटर से ₹ 42.67 प्रति लिटर किया गया है।
- (v). पोतवणिक के मामले में पत्तन प्रभारों को, पत्तन देयताओं/लंगरगाह प्रभारों, प्राथमिक लदाई तथा अपटॉपिंग प्रभारों, सीएचएलडी लेवी, आदि को शामिल करते हुए ₹ 9.70 लाख से बढ़ाकर ₹ 699.47 लाख किया गया है। इसी प्रकार, फ्लोटिंग क्रेन के मामले में पत्तन प्रभारों को ₹ 5.71 लाख से बढ़ाकर ₹ 436.45 लाख किया गया है।
- (vi). पोतवणिक के प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय संशोधित परिचालन व्यय घटाव मूल्यहास तथा पत्तन प्रभार के 10 प्रतिशत के आधार पर ₹ 165.68 लाख से ₹ 173.49 लाख किया गया है। इसी प्रकार, फ्लोटिंग क्रेन के प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय ₹ 69.43 से संशोधित कर ₹ 70.77 लाख किए गए हैं।
- (vii). संशोधित लागत पत्रकों के अनुसार, एमओपीटी ने पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के मामले में ₹ 141/- तथा ₹ 116/- प्रति टन की पूर्व प्रस्तावित दरों की तुलना में क्रमशः ₹ 154/- और ₹ 124/- प्रति टन की दर से प्रहस्तन दरों का प्रस्ताव किया है।

10.1. संयुक्त सुनवाई में, उपयोक्ताओं को विषय प्रस्ताव पर एमओपीटी को पृष्ठांकित प्रति के साथ इस प्राधिकरण को अपनी लिखित टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजने के लिए एक सप्ताह का समय दिया गया था। सीजीयू लॉजोस्टिक्स लि० और गोवा मिनरल और एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। एमओपीटी ने भी अपना प्रतिसाद भेजा है।

10.2. गोवा मिनरल और एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने अपने पत्र दिनांक 13 मार्च 2012 द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2012 द्वारा एमओपीटी के प्रतिसाद पर और टिप्पणियां भेजी थीं।

11. एमओपीटी परिसर में टीएमपी अधिकारी के साथ अधिकारी स्तरीय बैठक के बाद, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजी थी और लागत पत्रकों को भी संशोधित किया था। लागत पत्रक में किए गए संशोधनों के साथ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए पोतवणिकों द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित लौह अयस्क यातायात 1.5 मिलियन टन प्रति है।
- (ii). पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेन की रेटिड क्षमता क्रमशः 30000 टन प्रतिदिन और 32000 टन प्रतिदिन है। यह क्षमता प्राप्त की गई कोटेशनों के आधार पर सुविचारित की गई है।
- (iii). पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता वर्ष 2010-11 के लिए 20.28 लाख टन (बल्क प्रोसपेरेटी) और 22.77 लाख टन (डोना पाउला) की वास्तविक क्षमता की अपेक्षा प्रतिमानकों में निर्धारित 70 प्रतिशत उपयोगिता के आधार पर संशोधित कर क्रमशः 53.10 लाख टन और 32.81 लाख टन की गई है।
- (iv). यह प्राधिकरण एनएमपीटी, पीपीटी तथा केपीटी पर हारबर मोबाइल क्रेन के साथ इस पत्तन पर तैनात की गई पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेनों की तुलना कर रहा है। यह सूचित किया गया है कि ये क्रेनें एमओपीटी पर परिचालित होने वाली विभिन्न विशिष्टकरण हैं। इन उपकरणों के लिए उत्कृष्ट कार्य परिस्थितियों की आवश्यकता होती है, और इसलिए इसकी तुलना नहीं की जा सकती।
- (v). पोतवणिक (बल्क प्रोसपेरेटी) और फ्लोटिंग क्रेन (डोना पाउला) के मामले में वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक पोत संबंधित प्रभारों अर्थात् पत्तन देयताएं, पाइलटेज, लंगरगाह, स्थानांतरण प्रभार, बर्थ किराया, आदि अंगीकृत किया गया है। इसी तरह, कार्गो संबंधित प्रभारों अर्थात् पोतवणिक लेवी (सीएचएलडी लेवी), प्राइमरी/अपटॉपिंग प्रभारों, उनपर लेवी सहित, के मामले में पत्तन प्रभारों के रूप में विचार किया गया है। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के परिकलन में सुविचारित पत्तन प्रभारों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

(रु० लाखों में)		
विवरण	पोतवणिक	फ्लोटिंग क्रेन
सर्वोत्तम क्षमता (लाख टनों में)	53.10	32.81
पोत संबंधित प्रभार		
पत्तन देयताएं, लंगरगाह प्रभार आदि (वर्ष 2010-11 के वास्तविकताओं के आधार पर)	15.37	5.42
कार्गो संबंधित प्रभार:		
(i). पोतवणिक अकार्ड लेवी (सीएचएलडी लेवी) @ रु०11.81 प्रति टन	627.11	387.47
(ii). प्राथमिक लदाई तथा अपटॉपिंग प्रभार @ रु० 5.26 प्रति टन (औसत)	279.31	172.57
(iii). पेंशन लेवी @ 7% उपर्युक्त (ii) पर	19.55	12.08
कुल	941.34	577.54

- (vi). पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन द्वारा ईंधन उपभोग पर आंकड़ें सेवा प्रदाताओं द्वारा व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं। तथापि, सेवा प्रदाताओं ने अपने पूर्व अनुभव के आधार पर पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए कार्य तथा निष्क्रिय घंटों के लिए अलग-अलग ईंधन उपभोग भेजे हैं। एमओपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन के मामले में वर्ष 2010-11 के लिए ईंधन उपभोग के ब्योरे दर्शाते हुए विवरण की प्रति भेजी है। पोतवणिकों तथा फ्लोटिंग क्रेनों के मामले में ईंधन उपभोग के लिए कार्य घंटे सर्वोत्तम क्षमता तथा प्रहस्तन दर प्रति घंटा के आधार पर सुविचारित किए गए हैं। ईंधन उपभोग के लिए निष्क्रिय घंटे पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के प्रत्येक के लिए 2628 घंटों पर विचार किया गया है।
- (vii). दोनों क्राफ्टों के लिए पहले जमा की गई बजटीय कोटेशनों पर प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से विचार किया जाए। फ्लोटिंग क्राफ्ट की पूंजी लागत 32 टन क्षमता की हाल ही में आयोजित फ्लोटिंग क्रेन के आधार पर अद्यतन की गई है। पूंजी लागत भी रु० 49.49/अमेरिकी डॉलर की मौजूदा विनिमय दर से अद्यतन किया गया है।
- (viii). आरओसीई के प्रयोजन के लिए, 3 वर्षों के लिए औसत लिखित मूल्य प्राधिकरण द्वारा यथा सुझाव के अनुसार सुविचारित की गई है।

- (ix). उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से प्रशुल्क को जोड़ने के संबंध में, पूर्व निष्पादन आंकड़ों के अभाव में, पत्तन ईएलटीएस पर योजना तैयार नहीं कर सकता।
- (x). एमओपीटी ने पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन के लिए संशोधित लागत पत्रक भेजे हैं। प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा भेजी गई संशोधित गणना नीचे दी गई है:-

क्र. सं.	विवरण	पोतवणिक पोत (30 टीपीडी)		फ्लोटिंग क्रेन (32 टन)	
		गणना	राशि (रु लाखों में)	गणना	राशि (रु लाखों में)
(i).	कुल पूंजी लागत	(अ.डा. 26 मिलियन x रु 49.49 प्रति अ.डा.) + 10% सीमाशुल्क और रु 500 लाख टोइंग लागत के लिए	14654.14	(अ.डा. 118.90 मिलियन x रु 49.49 प्रति अ. डा.) + रु 937.34 लाख सीमाशुल्क के लिए + रु 251.28 लाख टोइंग लागत के लिए + रु 13.02 लाख बीमा के लिए	7050.00
(ii).	क. परिकल्पित क्षमता				
	उपलब्ध पारियां प्रतिवर्ष	365 * 3	1085.00	365 * 3	1095.00
	उपयोगिता के प्रतिमानक	---	70%	---	70%
	क्षमता पारियों में प्रतिवर्ष	1095 * 70%	766.50	1095 * 70%	766.50
	कार्य घंटों की संभावित संख्या प्रतिवर्ष	766.50 * 8	6132.00	766.50 * 8	6132.00
	साफ मौसम में 8 महीनों के लिए कार्य घंटों की संभावित संख्या	6132 * 8/12	4088.00	6132 * 8/12	4088.00
	दरित क्षमता प्रति घंटा (टनों में)	30000/24	1250.00	17500/24	729.17
	दरित क्षमता प्रतिवर्ष	30000 * 365	10950000	17500 * 365	6387500
	दर की गणना के लिए सुविचारित मात्रा (टन) (8 महीने)	1250 टीपीएच * 4088	5110000	729.17 टीपीएच * 4088	2980833
	जोड़े : मानसून अवधि (जून-सितम्बर) में प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात		200000		300000
	कुल मात्रा		5310000		3280833
(iii).	परिचालन लागत				
	(क). ईंधन लागत @ रु 042.67	(175) * (4088 + 160 मानसून परिचालन घंटे) + निष्क्रिय @ रु 42.67 * 50 * 2628 = 317.21 + 56.07	373.28	(96) * (4088 + 411 मानसून परिचालन घंटे) + निष्क्रिय @ रु 42.67 * 12 * 2628 = 184.29 + 13.46	197.75
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण लागत पूंजी लागत का 5 प्रतिशत	---	732.71	---	352.50
	(ग). बीमा पूंजी लागतों का 1 प्रतिशत	---	146.54	---	70.50
	(घ). मूल्यहास @ 10.34%	---	1417.23	---	728.97
	(ङ). पत्तन प्रभार	---	941.34	---	577.54
	(च). प्रत्यक्ष लेबर	---	440.00	---	101.16

	(छ). प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय मूल्यहास तथा पत्तन प्रभारों के सिवाय परिचालन व्ययों पर 10 प्रतिशत की दर से		169.25		72.19
	कुल (क) से (छ)		4220.38		2100.81
(iv).	आरओसीई - पूंजी लागत का 16 प्रतिशत	---	1824.35	---	829.15
(v).	कुल लागत जमा निवेश पर प्रतिलाभ	---	6144.70	---	2929.76
(vi).	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी)	---	118.72	---	89.30

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्राप्त की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). एमओपीटी ने केंद्रीय सरकार के अनुमोदन से ऐसे क्रॉफ्टों के स्वामियों के साथ करार करते हुए वर्ष 1981 से पत्तन सीमाओं के भीतर बाह्य लंगरगाह में लौह अयस्क की लदाई के लिए पोतवणिक पोत (टीवी) की तैनाती की अनुमति दी थी। जब यह स्थिति थी कि पोतवणिक स्वामी पोतों की टॉपिंग के लिए मिडस्ट्रीम में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए आयातकों से प्रभार वसूल करते थे, तो वर्ष 2000 में एमओपीटी में दरमानों के सामान्य संशोधन से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान इस प्राधिकरण के नोटिस में लाया गया था, इस प्राधिकरण ने तत्काल एमओपीटी को अलर्ट किया था कि ये सेवाएं एमपीटी एक्ट, 1963 की धारा 42 (3) के दायरे में आती हैं और पोतवणिकों द्वारा प्रभारित प्रभारों को इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाना है। मार्च 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों की अधिसूचना के बाद, एमओपीटी को दोबारा सूचित किया गया था कि पोतवणिक परिचालनों के लिए प्रभार उक्त दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार निर्धारित किए जाने हैं। एमओपीटी ने वर्ष 2011 में मिडस्ट्रीम में पोतवणिक परिचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दर के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव अंततः दाखिल किया था कि इस संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय से इसके द्वारा निदेश प्राप्त होने के बाद भी था।
- (ii). धारा 48 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(4) अपेक्षा करती है कि यह प्राधिकरण एमपीटी एक्ट की धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध करवाई गई चिह्नित सेवाओं के मामले में दरें निर्धारित करे। ऐसे मामलों में जहां धारा 42 (3) के अधीन अधिकरण करार बीओटी रियायत करार के तरीके से इतर है, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करे। एमओपीटी और पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन परिचालकों के बीच करार बीओटी करार नहीं बताया गया है। परन्तु, पोतांतरण परिचालनों का प्रावधान एमपीटी एक्ट की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है और, इसलिए, पोतांतरण सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए प्रशुल्क को इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की जरूरत है। इस स्थिति में कोई बदलाव नहीं होगा भले ही स्वयं पत्तन ने यह सेवा उपलब्ध करवाई हो अथवा निजी परिचालक को ऐसा करने की अनुमति दी हो। अतः मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 का अनुसरण करते हुए पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन इस्तेमाल करते हुए मिडस्ट्रीम में कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए अधिकतम दरों के निर्धारण हेतु इस मामले को लिया गया है।
- (iii). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1. पत्तन परिचालनों के प्रत्येक घटक की मानक लागत इवोल्व करने के प्रयासों के लिए है। चूंकि खंड 2.4.1 के अधीन ऐसे मानक इवोल्व नहीं किए गए हैं, अभी तक एमओपीटी ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों और पैरामीटरों को उधार लिए जाने की सीमा तक ही अपना प्रस्ताव तैयार किया है, जहां कहीं क्रॉफ्टों और परिचालन लागत की समता निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक हो। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास, न्यू मंगलूर पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास पर प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात की गई हारबर मोबाइल क्रेनों के प्रयोग के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण में यही दृष्टिकोण अंगीकृत किया है। इसके अलावा, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में यथा प्रतिवेदित, जेएनपीटी के सीएफएस और बफर यार्ड में निजी प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधी तमामले में मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने का निर्णय लिया है।

- (iv). इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित लागत पत्रकों के साथ अगस्त 2011 में एमओपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (v). अगस्त 2011 में एमओपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार किया गया था। संयुक्त सुनवाई में, जीएमओईए ने, साथ ही साथ, अनुरोध किया था कि उसे अवसर दिया जाना चाहिए यदि एमओपीटी संशोधित प्रस्ताव दाखिल करता है अथवा प्रशुल्क निर्धारित करने के आधार में महत्वपूर्ण बदलाव है। संयुक्त सुनवाई के बाद, एमओपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता में वृद्धि करने वाला उपयोगिता कारक, ईंधन उपभोग, ईंधनदर, सीएचडी लेवी जैसे पत्तन प्रभारों सहित के अलावा, अधिकतम दर के परिकलन में सीएचडी लेवी, प्राइमरी लदाई/अपटॉपिंग प्रभारों का संशोधित किया है। चूंकि एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में किए गए बदलावों से प्रस्तावित अधिकतम दरों की कटौती हुई है, इसलिए इससे उपयोक्ताओं के हित प्रभावित नहीं होंगे।
- (vi). जीएमओईए ने कार्यवाही के दौरान कहा था कि मूरिंग डॉल्फिन पर प्रभारित प्रभार तदर्थ है और इस प्राधिकरण से दर निर्धारित करने का अनुरोध किया है। जब उपर्युक्त स्थिति स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था तो एमओपीटी ने, साथ ही साथ, कहा था कि उसने वर्ष 2010 की मानसून अवधि के दौरान मूरिंग डॉल्फिन पर पोतवणिक/फ्लोटिंग के उपयोग के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों हेतु दर के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था। इस संबंध में, यह बताया गया है कि पत्तन द्वारा दाखिल किया गया उक्त प्रस्ताव स्टेट्यूट में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के पूर्ण विषय में था जिसे पत्तन द्वारा उल्लिखित किया गया था और पत्तन से सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करने का अनुरोध किया गया था। अनुरोध पर प्रत्युत्तर देते समय, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 नवम्बर 2010 द्वारा स्वीकार किया था कि उसका प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं था। एमओपीटी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि मूरिंग डॉल्फिनों के लिए उपयोग के लिए प्रशुल्क शीघ्र निर्धारित किया जाए।
- (vii). इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान, उपयोक्ताओं ने अनुरोध किया था कि एमओपीटी को सेवा प्रदाताओं के अधिकरण के लिए राजस्व हिस्सेदारी माडल को हल नहीं करना चाहिए क्योंकि यह अधिकरण बीओटी करार के माध्यम से नहीं है। यह भी बताया गया है कि चूंकि पत्तन पारदर्शिता लेवी (प्राथमिक लदाई/अपटॉपिंग प्रभार), सीएचएलडी लेवी तथा घाटशुल्क जैसे प्रभारों की वसूली कर रहा है और पोत संबंधित प्रभार भी वसूल करता है, पोतवणिक लदाई प्रशुल्क पर एमओपीटी को अतिरिक्त राजस्व हिस्सेदारी औचित्यपरक नहीं है। जीएमओईए इस हद तक भी दावा कर चुका है कि उसने संयुक्त सुनवाई में पुष्टि की थी कि एमओपीटी को राजस्व बांटने की अनुमति नहीं होगी क्योंकि प्रशुल्क मार्च 2005 के दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया जाता है, जोकि तथ्यात्मक नहीं है। इस मामले में कार्यवाहियों का कारण एमओपीटी की पत्तन सीमाओं के भीतर मिडस्ट्री कार्गो परिचालनों के लिए तैनात की गई पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के लिए समान अधिकतम दर के निर्धारण तक सीमित किया गया है और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी अधिकतम दर के परिकलन में पास-थ्रू रूप में स्वीकार नहीं किया जाएगा। यह एमओपीटी पर है कि प्रचलित सरकारी निदेशों/निर्देशों के अनुसार वैयक्तिक पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन परिचालकों के प्रभाजन के लिए कार्यप्रणाली/मोडेल्टीज का अनुसरण करे।
- (viii). पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन परिचालनों के लिए समान अधिकतम दर के निर्धारण के लिए, एमओपीटी ने 30 टन पोतवणिक और 32 टन फ्लोटिंग क्रेन की मानक क्षमता पर विचार किया है, बताया गया है कि बार्ज फीड दर, मौसम परिस्थितियों आदि को लेखा में लिया गया है जैसाकि पहले बताया गया है। एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और यह विश्लेषण 30 टन पोतवणिक और 32 टन फ्लोटिंग क्रेन के लिए समान अधिकतम दर निर्धारित करने की कार्यवाही है।
- (ix). एमओपीटी ने कुछ परिकल्पित मानकों तथा पैरामीटरों के आधार पर 30 टन पोतवणिक और 32 टन फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम वार्षिक क्षमता का क्रमशः 37.23 लाख टन और 21.72 लाख टन अनुमान लगाया था। तत्पश्चात, 14 मार्च 2012 को भेजे गए संशोधित लागत पत्रक में, पत्तन ने उठाए गए प्रश्नों के आधार पर कुछ प्रतिमानकों और अनुमानों द्वारा क्रमशः पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए 53.10 लाख टन और 32.80 लाख टन की ऊर्ध्वमुखी सर्वोत्तम वार्षिक क्षमता संशोधित की है। 14 मार्च 2012 के संशोधित लागत पत्रक में पत्तन द्वारा सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता पर नीचे चर्चा की गई है—
- (क). एमओपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता के परिकलन में फ्लोटिंग क्रेन के लिए पोतवणिक हेतु 1250 टन प्रति घंटा और फ्लोटिंग क्रेन के लिए 729.17 टन प्रति घंटे की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पोतवणिकों और फ्लोटिंग क्रेनों के मामले में प्रहस्तन दर के लिए प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने पूर्व अवधि के दौरान समान क्षमता क्रेनों के वास्तविक

निष्पादन के संदर्भ में इसके द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दरों का औचित्य नहीं बताया है। तथापि, पत्तन ने बताया है कि उसने बजटीय कोटेशन में उल्लिखित तकनीकी विशेषताओं के आधार पर प्रहस्तन दरों पर विचार किया है।

पोतवणिक के लिए (30,000 टन प्रतिदिन की दैनिक उत्पादकता के आधार पर निर्धारित) 1250 टन प्रति घंटे की प्रहस्तन दर पत्तन द्वारा प्रेषित बजटीय कोटेशन की प्रति में दर्शाए गए तकनीकी विशेषता द्वारा समर्थित की गई है। फ्लोटिंग क्रेन के मामले में, 32 टन क्रेन के लिए बजटीय कोटेशन में क्रेन की प्रहस्तन दर नहीं दर्शाई गई है। पत्तन ने बताया है कि 32 टन फ्लोटिंग क्रेन की औसत उत्पादकता 15,000 से 20,000 टन प्रतिदिन के बीच है और इसलिए इसने 17,500 टन प्रतिदिन की औसत प्रहस्तन दर पर विचार किया है। पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित (17,500 टन प्रतिदिन की दैनिक उत्पादकता के आधार पर निर्धारित) 729.17 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर विश्वास किया गया है।

(ख). उपर्युक्त प्रहस्तन दरों के आधार पर, एमओपीटी ने 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता पर क्राफ्टों की वार्षिक क्षमता परिगणित की है, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उपयोगिता प्रतिमानक के अनुसार, जिस पर विचार किया गया है।

(ग). प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, एमओपीटी ने उपर्युक्त परिकल्पित वार्षिक सर्वोत्तम क्षमता को कम किया है, यथानुपात आधार पर 8 महीनों के लिए, यह कहते हुए कि मिहस्ट्रीम कार्गो परिचालन अक्टूबर से मई तक साफ मौसम के दौरान ही किए जाते हैं और जून से सितंबर तक मानसून मौसम के दौरान इसकी अनुमति नहीं होती है। तथापि, मार्च 2012 के संशोधित लागत पत्रक में, पत्तन ने पिछले दो वर्षों में मानसून अवधि के दौरान प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले कार्गो के लिए पोतांतरण तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए क्रमशः 2 लाख टन प्रतिवर्ष और 3 लाख टन प्रतिवर्ष की अतिरिक्त क्षमता पर विचार किया है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, यथानुपात आधार पर 8 महीनों के लिए सर्वोत्तम क्षमता परिकल्पित करने में एमओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण और ऊपर यथा उल्लिखित पत्तन द्वारा अनुमानित मानसून मौसम के लिए अतिरिक्त क्षमता पर विचार किया गया है।

(घ). संक्षेप में, 14 मार्च 2012 के संशोधित लागत पत्रक में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित मानसून मौसम के दौरान क्राफ्टों के परिचालन के लिए साफ मौसम और अनुमानित मात्रा के दौरान 70 प्रतिशत उपयोगिता पर, 30 टन पोतवणिक के लिए 53,10,000 टन प्रतिवर्ष और 32 टन फ्लोटिंग क्रेन के लिए 32,80,833 टन प्रतिवर्ष की सर्वोत्तम क्षमता पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(x). (क). एमओपीटी ने 30 टन पोतवणिक की पूंजी लागत ₹ 14654.14 लाख का अनुमान लगाया है, जिसमें ₹ 1286.74 लाख की सीमाशुल्क ड्यूटी (मूल लागत के 10 प्रतिशत पर) और ₹ 500 लाख की टोइंग लागत (भाड़ा) शामिल है। पोतवणिक की मूल लागत एमओपीटी द्वारा प्रेषित बजटीय कोटेशन द्वारा समर्थित की गई है। अमेरिकी डॉलर में बजटीय कोटेशन के परिवर्तन के लिए एमओपीटी द्वारा इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर दर्शाने के लिए ₹ 49.49 को अद्यतन कर ₹ 52.88 किया गया है।

पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत में सीमाशुल्क ड्यूटी और टोइंग लागत को शामिल करने पर जीएमआईए द्वारा की गई आपत्तियों के संदर्भ में, पत्तन ने अक्टूबर 2011 में फ्लोटिंग क्रेन के आयात से संबंधित प्रवेश के सीमाशुल्क बिल की प्रति के साथ अपनी स्थिति को प्रमाणित किया है जो सीमाशुल्क की वसूली मूल लागत का लगभग 16 प्रतिशत और मालभाड़ा लागत लगभग 3.66 प्रतिशत दर्शाता है। एमओपीटी ने पोतवणिक के मामले में सीमाशुल्क ड्यूटी और टोइंग लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। फ्लोटिंग क्रेन के लिए प्रतिवेदित स्थिति को लेखा में लेते हुए, मूल लागत के 10 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी और ₹ 500 लाख (जोकि मूल लागत का 3.88 प्रतिशत परिगणित होता है) जिसे एमओपीटी द्वारा पोतवणिक की पूंजी लागत के अनुमानन में शामिल किए गए हैं को स्वीकार किया गया है। तथापि, सीमाशुल्क ड्यूटी की राशि पोतवणिक की अद्यतन की गई मूल लागत के आधार पर संशोधित की गई है। तदनुसार पोतवणिक की संशोधित पूंजी लागत ₹ 15623.68 लाख परिगणित होती है।

(ख). एमओपीटी ने 32 टन क्रेन की पूंजी लागत ₹ 7050.00 लाख का अनुमान लगाया है जिसमें ₹ 937.34 लाख की सीमाशुल्क ड्यूटी, ₹ 215.28 लाख की टोइंग लागत (मालभाड़ा) और ₹ 13.02 लाख का बीमा शामिल है। पत्तन द्वारा सुविचारित मूल लागत, सीमाशुल्क ड्यूटी, टोइंग लागत और बीमा लागत

अक्टूबर 2011 में 32 टन फ्लोटिंग क्रेन के आयात से संबंधित प्रवेश के सीमाशुल्क बिल द्वारा समर्थित किए गए हैं। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर दर्शाने के लिए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित मूल लागत और मालभाड़ा लागत के परिवर्तन के लिए एमओपीटी द्वारा लागू की गई विनिमय दर ₹0 49.49 को अद्यतन कर ₹0 52.88 किया गया है। इसी प्रकार, सीमाशुल्क ड्यूटी की गणना के लिए सुविचारित ₹0 49.60 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर, प्रवेश के बिल के अनुसार, को भी अद्यतन कर ₹0 52.88 प्रति अमेरिकी डॉलर किया गया है। तदनुसार, फ्लोटिंग क्रेन की संशोधित पूंजी लागत ₹0 7529.81 लाख परिगणित किया गया है।

जीएमओईए ने बताया है कि पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के लिए बजटीय कोटेशनों में क्रॉफ्टों के विस्तृत तकनीकी विशेषताएं शामिल नहीं की गई हैं। इस संबंध में एमओपीटी के प्रतिपाद से, यह प्रकट होता है कि क्रॉफ्टों जिनके लिए बजटीय कोटेशन प्राप्त किए गए हैं पहले से परिचालन में क्रॉफ्टों से तुलनीय हैं। यह अनुमान लगाया गया है कि एमओपीटी ने क्रॉफ्टों तकनीकी विशेषताओं का पूरी तरह विश्लेषण किया है और समान अधिकतम दरें निर्धारित करने के लिए अपना अंगीकरण प्रस्तावित करने से पहले स्वयं संतुष्ट हुआ है।

- (xi). (क). एमओपीटी ने कार्य घंटों के लिए 175 लिटर प्रति घंटा और पोतवणिक के मामले में निष्क्रिय घंटों के लिए 50 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। इसी तरह, इसने कार्य घंटों के लिए 96 लिटर प्रति घंटा और फ्लोटिंग क्रेन के मामले में निष्क्रिय घंटों के लिए 12 लिटर प्रति घंटा के उपभोग का अनुमान लगाया है। पूर्व वर्षों में समान क्षमता क्रॉफ्टों के वास्तविक ईंधन उपभोग के संदर्भ में ईंधन उपभोग अनुमानों का औचित्य बताने के लिए पत्तन से विशिष्ट पूछे जाने पर, पत्तन ने बताया है कि ऐसे व्योरे सेवा प्रदाताओं द्वारा व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं और पत्तन द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग अनुमान उनके पूर्व अनुभव के आधार पर सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रेषित किए गए हैं। पत्तन ने बताया है कि उसने सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास किया है। चूंकि पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन द्वारा ईंधन उपभोग के लिए कोई पृथक मानक 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उपलब्ध नहीं हैं और इसे मद्देनजर रखते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने पत्तन द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए कार्य घंटों और निष्क्रिय घंटों के लिए क्रमशः 175 लिटर प्रति घंटा और 50 लिटर प्रति घंटा और फ्लोटिंग क्रेन के लिए कार्य घंटों और निष्क्रिय घंटों के लिए क्रमशः 96 लिटर प्रति घंटा और 12 लिटर प्रति घंटा के अनुमानित ईंधन उपभोग पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

एमओपीटी ने कार्य घंटों के लिए ईंधन लागत के अनुमानन में पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए क्रमशः 4248 घंटे प्रतिवर्ष और 4499 घंटे प्रतिवर्ष कार्य घंटों पर विचार किया है जोकि पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेनों के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित सर्वोत्तम वार्षिक क्षमता और प्रहरतन दर के अनुसार पाई गई है। 14 मार्च 2012 को प्रेषित संशोधित लागत पत्रक में, एमओपीटी ने निष्क्रिय घंटों के लिए ईंधन लागत के अनुमानन में पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए 2628 घंटे प्रतिवर्ष प्रत्येक की दर से निष्क्रिय समय पर विचार किया है। पत्तन द्वारा परिगणित निष्क्रिय घंटे एक वर्ष में उपलब्ध कुल कार्य घंटों $(365 \times 24 = 8170)$ घंटा 70 प्रतिशत उपयोगिता की दर से कार्य घंटे $(365 \times 24 \times 70\% = 6132)$, जो 2628 घंटे $(8170 - 6132)$ परिगणित होते हैं।

ईंधन की इकाई लागत को इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित ₹0 43.39 प्रति लिटर में अद्यतन किया गया है, इसके सापेक्ष एमओपीटी द्वारा ₹0 42.67 प्रति लिटर पर विचार किया गया है। तदनुसार, कार्य घंटों और निष्क्रिय घंटों के लिए संशोधित ईंधन लागत पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के लिए क्रमशः ₹0 379.58 लाख प्रतिवर्ष और ₹0 201.09 लाख प्रतिवर्ष परिगणित होती है।

- (ख). एमओपीटी ने पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है, जोकि 2008 के दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय बर्थ पर अभियांत्रिक और बिजली उपकरण के लिए निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार है। तथापि, मरम्मतों और अनुरक्षण की राशि पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन की अद्यतन पूंजी लागत के आधार पर संशोधित की गई है।
- (ग). पूंजी लागत के 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार भी पाया गया है। तथापि, बीमा लागत की राशि पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन की अद्यतन पूंजी लागत के आधार पर संशोधित की गई है।

- (घ). एमओपीटी ने कम्पनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुसार पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत के 10.34 प्रतिशत पर मूल्यहास परिगणित किया है, जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधानों के अनुसार पाया गया है। पोतवणिक के लिए मूल्यहास की गणना में सांख्यिकी त्रुटि को शोधित किया गया है और पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन का मूल्यहास पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन की अद्यतन पूंजी लागत के आधार पर संशोधित किया गया है।

जीएमओईए के दावे के संदर्भ में कि पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेनों पोतों के रूप में वर्गीकृत की गई हैं और इसलिए, कम्पनी अधिनियम के अनुसार जलयानों पर लागू 5 प्रतिशत वार्षिक की दर से मूल्यहास पर विचार किया जाना चाहिए, एमओपीटी ने यह कहते हुए स्पष्ट किया है कि ये क्रॉफ्ट कार्गो को उसी तरह एक जलयान से दूसरे जलयान तक स्थानांतरित करते हैं जैसे तट क्रेनों ना कि जलयान, क्रॉफ्ट कार्गो नहीं ढोते हैं। तदनुसार, पत्तन ने पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेनों को संयंत्र एवं मशीनरी रूप में वर्गीकृत किया है और कम्पनी अधिनियम के अनुसार 10.34 प्रतिशत वार्षिक दर से मूल्यहास लागू किया है।

- (ङ). एमओपीटी ने 'अन्य व्यय' के अधीन प्रत्यक्ष लेबर और प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों पर विचार किया है। जबकि प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय मूल्यहास तथा पत्तन प्रभारों के सिवाय परिचालन व्ययों के 10 प्रतिशत पर पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है, पत्तन ने अपने द्वारा अनुमानित प्रत्यक्ष लेबर लागत के लिए कोई आधार नहीं भेजा है। लौह अयस्क टर्मिनल एवं अन्य कार्गो टर्मिनल सिवाय लिक्विड बल्क अन्य व्ययों के अनुमानन के लिए सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य के 5 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करता है। पत्तन द्वारा अनुमानित प्रत्यक्ष लेबर लागत और प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों का जोड़ पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत के क्रमशः 4.16 प्रतिशत और 2.16 प्रतिशत परिगणित होता है जोकि प्रतिमानकों में निर्धारित सीमा के भीतर है। अतः एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित अनुमानित अन्य व्ययों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है, परन्तु संशोधित परिचालन व्ययों के आधार पर प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के समायोजन के अधीन। तदनुसार, संशोधित अन्य व्यय पोतवणिक के मामले में ₹ 615.70 लाख और फ्लोटिंग क्रेन के मामले में ₹ 176.56 लाख परिगणित होती है।

- (च). 14 मार्च 2012 को प्रेषित संशोधित लागत पत्रक में, एमओपीटी ने पोत संबंधित प्रभारों के लिए (पत्तन देयताएं, पाइलटेज, लंगरभाड़ा, बर्थ किराया आदि राशि ₹ 15.37 लाख) ₹ 941.34 लाख और कार्गो संबंधित प्रभार, अर्थात् सीएचएलडी लेवी (₹ 627.11 लाख) और उसपर पेंशन लेवी (₹ 298.86 लाख) सहित प्राथमिक लदाई तथा अपटॉपिंग प्रभारों पर विचार किया है। इसी प्रकार, फ्लोटिंग क्रेन के मामले में, एमओपीटी ने पोत संबंधित प्रभारों के लिए (पत्तन देयताएं, पाइलटेज, लंगरभाड़ा, बर्थ किराया आदि राशि ₹ 5.42 लाख) और कार्गो संबंधित प्रभार, अर्थात् सीएचएलडी लेवी (₹ 387.47 लाख) और उसपर पेंशन लेवी (₹ 184.65 लाख) सहित प्राथमिक लदाई तथा अपटॉपिंग प्रभारों पर विचार किया है।

एमओपीटी द्वारा सुविचारित पोत संबंधित प्रभार वर्ष 2010-11 के दौरान फ्लोटिंग क्रेन विशेष और पोतवणिक विशेष से इसके द्वारा वास्तव में वसूल की गई राशि हैं। यह कार्यवाही क्रॉफ्ट की मानक क्षमता के आधार पर एमओपीटी में पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करने के लिए अधिकतम दर के आधार पर संयुक्त टनभार निर्धारित करने के लिए है। चूंकि पोत संबंधित प्रभार विभिन्न घटकों जैसे पोतों का जीआरटी पर निर्भर करता है, इसलिए कई बार पोत स्थानांतरित किया गया है, तत्संबंधी क्रॉफ्टों की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देय पोत संबंधित प्रभारों का ठीक प्रकार से अनुमान लगाना संभव नहीं होगा। अतः 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर एमओपीटी द्वारा सुविचारित पोत संबंधित प्रभारों पर विश्वास किया गया है।

वर्तमान में, सीएचएलडी लेवी और प्राथमिक लदाई तथा अपटॉपिंग प्रभार क्रॉफ्टों का इस्तेमाल करते हुए मिडस्ट्रीम में प्रहस्ति वास्तविक यातायात के लिए देय हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, यह कार्यवाही क्रॉफ्टों की मानक क्षमता के आधार पर पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए संयुक्त अधिकतम दर का निर्धारण है। तदनुसार, एमओपीटी ने क्रॉफ्टों की सर्वोत्तम क्षमता के लिए सीएचएलडी लेवी और प्राथमिक लदाई तथा अपटॉपिंग प्रभारों से अनुमानित राजस्व की गणना की है और संयुक्त अधिकतम दरों के परिकलन में लागत रूप में इसपर विचार किया गया है।

एमओपीटी ने यह सुनिश्चित करने के लिए पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के लिए अधिकतम दर के परिकलन में उपर्युक्त प्रभार शामिल किए हैं कि अधिसूचित दरमान के अनुसार पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा देय सभी पत्तन प्रभार विधिवत् लागू किए गए हैं। तदनुसार, पत्तन पोतवणिक के मामले में ₹0 941.34 लाख के पत्तन प्रभार और फ्लोटिंग क्रेन के मामले में ₹0 577.54 लाख, जैसाकि इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा विचार किया गया है, वसूल करता है।

- (xii). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012-13 में निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई अंगीकृत किया है। एमओपीटी ने प्रथम 3 वर्षों के लिए तत्संबंधी क्रॉफ्टों के औसत लिखित मूल्य पर 16 प्रतिशत क्रमशः पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन के लिए ₹0 1924.35 लाख और ₹0 829.15 लाख के आरओसीई का अनुमान लगाया है। एमओपीटी द्वारा परिगणित पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के औसत लिखित मूल्य के परिकलन में पाई गई सांख्यिकी त्रुटि को शोधित किया गया है। इसके अलावा, आरओसीई पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन की अद्यतन की गई पूंजी लागत के आधार पर संशोधित किया गया है। पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन के लिए संशोधित अनुमानित आरओसीई क्रमशः ₹0 1982.83 लाख और ₹0 955.62 लाख परिगणित होता है जिसपर विचार किया गया है।
- (xiii). एमओपीटी में पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन के परिचालन के लिए कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा क्रमशः ₹0 6472.36 लाख और ₹0 3141.18 लाख परिगणित होता है। इस प्रकार, एमओपीटी की पत्तन सीमाओं के भीतर कार्गो परिचालनों के लिए पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल करने के लिए दर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों क्रमशः ₹0 115.72 और ₹0 89.30 के विपरीत क्रमशः ₹0 121.89 प्रति टन और ₹0 95.74 प्रति टन परिगणित होता है। दर में वृद्धि अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर में अद्यतन और ईंधन दर की वजह से है।
- (xiv). एमओपीटी द्वारा जमा किए गए पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रति टन दर निर्धारित करने के लिए लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं और संशोधित विवरण क्रमशः अनुबंध- I और II रूप में संलग्न किए गए हैं।
- (xv). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.3 तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। उक्त खंड में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाओं के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। चूंकि तटीय रियायत लौह अयस्क के लिए लागू नहीं है और चूंकि एमओपीटी पर तैनात पोतवणिक और फ्लोटिंग क्रेन लौह अयस्क के प्रहस्तन के साधन हैं, एमओपीटी ने पोतवणिक तथा फ्लोटिंग क्रेन के इस्तेमाल के लिए शुरू में प्रस्तावित की गई तटीय दरों को वापिस ले लिया है। हालांकि इस मामले में लागत विश्लेषण वैयक्तिक कार्गो या कार्गो समूह के संदर्भ के बिना पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के इस्तेमाल के लिए किया गया है, विदेशी कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर में उपर्युक्त समायोजन और तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए क्रॉफ्टों की अनुमानित क्षमता के हिस्से पर विचार करते हुए तटीय कार्गो के लिए रियायती दर निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है। ऐसी स्थिति में, लागत विवेक्षाओं को लेखा में लिए बिना, तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का निर्धारण, कोई प्रयोजन पूरा नहीं कर सकता। तदनुसार, तटीय कार्गो के लिए रियायती दर इस मामले में निर्धारित नहीं की गई है। तथापि, यह एमओपीटी पर है कि वह तटीय कार्गो के लिए दर के निर्धारण हेतु उपर्युक्त प्रस्ताव लेकर आए यदि तटीय रियायत के लिए पात्र कार्गो पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाने की संभावना हो।
- (xvi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.9 तलचिह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए बेहतर निष्पादन और हतोत्साहन के लिए प्रोत्साहन देते हुए उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से प्रशुल्क को जोड़ने के लिए है। कार्यनिष्पादन से जुड़े मानक दृष्टिकोण के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण, परिचालनों में कुशलता लाने में परिचालक को प्रोत्साहित करेगा और अकुशल परिचालकों से उपयोक्ताओं को सुरक्षा प्रदान करेगा। चूंकि यह दर मानक क्षमता के लिए निर्धारित की गई है, इसलिए कार्यनिष्पादन से जुड़ी दर के निर्धारण का भी ध्यान रखने की उम्मीद है यदि सेवा प्रदाता द्वारा तैनात किए गए क्रॉफ्टों की वास्तविक क्षमता प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सुविचारित मानक क्षमता के दायरे में भिन्न रहती है। पत्तन को विशेष सलाह के बावजूद, उपर्युक्त बिन्दुओं को उल्लिखित करते हुए, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव के साथ आने के लिए, एमओपीटी पूर्व कार्यनिष्पादन आंकड़ों की अनुपलब्धता के आधार पर ऐसे प्रस्ताव को लेकर नहीं आया है। पत्तन द्वारा प्रेषित व्योरो के अभाव में, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क निर्धारित करना संभव नहीं पाया गया है। एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि इस संबंध में सुविश्लेषित प्रस्ताव लेकर आए।

(xvii). जीएमओईए द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के संदर्भ में क्या प्रस्तावित प्रशुल्क मौजूदा अथवा नए पोतों के लिए लागू होगा, एमओपीटी ने यह कहते हुए प्रत्युत्तर दिया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क एमओपीटी पर प्रचालित नए पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों पर लागू होगा। मार्च 2005 के प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार, पत्तन न्यास द्वारा चिह्नित और अधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा अधिकृत सेवाओं के लिए अंगीकृत दरें किसी विशेष सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना पत्तन पर समान रूप से लागू होंगी। अतः यह प्रश्न ही नहीं उठता है कि क्या अनुमोदित दरें नए परिचालक अथवा मौजूदा परिचालक पर लागू होंगी अथवा नहीं। यह स्पष्ट किया गया है कि अनुमोदित दरें वैयक्तिक परिचालक अथवा विशिष्ट क्राफ्ट पर ध्यान दिए बिना लागू होंगी।

(xviii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के इस्तेमाल के लिए प्रभार आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से तीन वर्षों के लिए वैध होगा।

(xix). एमओपीटी ने केवल पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के लिए दरें प्रस्तावित की हैं। इसने दरों को लागू करने को शासित करने वाली कोई विशिष्ट शर्तें प्रस्तावित नहीं की हैं। अतः एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि दरों को लागू करने वाली शर्तों के लिए प्रस्ताव, यदि अपेक्षित हो, लेकर आए।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मुरुगांव पत्तन न्यास के मौजूदा दरमान में अध्याय - IV (खंड ग विविध प्रभार) के अधीन खंड IV - एमओपीटी में कार्गो परिचालनों के लिए पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभार रूप में शामिल किए जाने के लिए निम्नलिखित अनुमोदित करता है:-

“IV. कार्गो परिचालनों के लिए अधिकृत निजी परिचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई गई पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार:-

विवरण	अधिकतम दर प्रति टन (विदेशी)
पोतवणिक 30 टन	121.89
फ्लोटिंग क्रेन 32 टन	95.74

14.2. अब निर्धारित की गई अधिकतम दरें भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और 3 वर्षों के लिए वैध रहेंगी।

14.3. प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार, पोतवणिक/फ्लोटिंग क्रेन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर अधिकतम दर है और किसी सेवा प्रदाता विशेष का संदर्भ लिए बिना पत्तन पर ऑफर की गई सेवाओं/चिह्नित सुविधा के लिए पत्तन पर समान रूप से लागू होगी। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.3 के अनुसार, अधिकरण व्यवस्था में जरूरी शर्तें उपयुक्ततः शामिल करते हुए, पत्तन न्यास सुनिश्चित करे कि अधिकृत सेवा प्रदाता निर्धारित अधिकतम दरों से ज्यादा प्रभार वसूल नहीं करें।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

10448.21

2006 G1/12-4

अनुषंग - II

पुरुषां पत्न्यं व्यास मे प्राधिकृतं सेवां प्रदातव्यं द्वारा उपलब्ध करवाए गए फ्लोटिंग डोन (32 टन) के उपयोग के लिए कार्य प्रहस्तान प्रभावों के निर्धारण हेतु लागू यमना

(१०) लाप्यते च।

[illegible]

विषय १ : विवाह में पूजा के लिए मन्त्रार्थ
 पौर्वाधिक की पूजा लगत
 कन्या अधिपति के प्राधान्य के अनुसार मन्त्रार्थ की रीति

අපි ගේ අලංකාර හි බිහිවීමට මෙම අවස්ථාව
අනුමැතිය
ලබා ගැනීම සඳහා ඉඩ
ලබා ගැනීම සඳහා අපි අනුමැතිය ලබා ගැනීම

५२ 7529.81 ताप

10.34%

५१

7529.81

778.58

6751.22

नं २

6751.22

770.50

5972.64

5972.64

पृष्ठ 3

5972.64

778.58

5194.06

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 28th May, 2012

No. TAMP/30/2011-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Mormugao Port Trust for fixation of Cargo Handling Charges for transhippers/floating cranes as in the order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/30/2011-MOPT

Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 2nd day of May, 2012)

2.1. The MOPT, during the revision of its cargo related charges in the year 2000, had stated that transhipper vessels (4 numbers) are operating in the port limits with the approval of the (then) Ministry of Surface Transport. In this regard, this Authority in paragraph 13 (vii) of its Order No. TAMP/4/2000-MOPT dated 2 June 2000 alerted the MOPT that the transhipper vessel operations would come under the purview of Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963 and the charges levied by the transhippers for topping up / primary loading need to be regulated by this Authority. Subsequently, this Authority in its Order No. TAMP/24/2001-MOPT dated 9 August 2001 vide paragraph 9 (xxxix) reiterated the position and advised the MOPT to come up with a proposal for fixation of ceiling rates for all the services covered under Section 42 which are authorized by the port.

2.2. Chapter 7 of the Tariff guidelines notified in March 2005 contains the provisions relating to regulation of tariff for the different services authorized by the Major Port Trust under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963. Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 states that in cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. While processing the general revision of the SOR of MOPT in the years 2006 and 2010 also this Authority advised the port to initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines. While in the year 2006, the MOPT had clarified that the guidelines under Chapter 7 are being complied with, in the year 2010, it stated that the guidelines under Chapter 7 are not applicable to its port.

2.3. Subsequently, the MOPT vide its letter No. CPT(98)/2010/800 dated 15 October 2010 addressed to the Ministry with a copy endorsed to this Authority informed the Ministry that proper fixation of tariff on "cost plus" basis is not possible in the case of transshippers / floating cranes for the reasons explained therein. In response, the Ministry vide its letter No. PT-11033/46/2010-PT dated 6 January 2011 directed the MOPT to follow the provisions of MPT Act, 1963 and TAMP guidelines in this regard.

3.1. Based on the directions contained in Ministry's letter cited above, the MOPT, vide its letter dated 28 June 2011, filed a proposal for fixation of charges for cargo handled through transhippers and floating crane owned and managed by private parties. The proposal filed by the MOPT solely relied upon the cost details/ position furnished by the existing service providers of floating crane and transhipper without any independent analysis from the port side on the cost of operating, capital cost, etc. of such crafts. Since clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 calls for prescription of a common ceiling rate without reference to individual service provider, as stated above, the MOPT was advised, vide letter dated 6 July 2011 to review its proposal and file a well analysed proposal with reference to the standard capacity of the crafts and for normative cost of operation instead of solely relying on the cost position reported by the existing operators.

3.2. In letter dated 6 July 2011, the MOPT was also informed that in the case of the proposals filed by Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and V.O. Chidambaram Port Trust (VOCPT) for fixation of hire charge of Harbour Mobile Crane provided by service provider authorised by the respective Port Trust, the tariff has been determined by this Authority as per clause 7.2 of the tariff guidelines without any reference to the individual service provider. In these cases ceiling rate of hire charges have been determined for a standard capacity of the HMC and for this purpose the norms prescribed in the guidelines of 2008 for assessing the capacity of the equipment and operating cost have been taken into consideration to the extent relevant for arriving at the rate.

4.1. In this backdrop, the MOPT has, vide its letter dated 19 August 2011 filed the proposal for fixation of the cargo handling charges for transhippers and floating crane. The main points made by the port are summarized below:

- (i). The norms prescribed in the 2008 guidelines for assessing the capacity of equipment and the operating cost have been considered for computing the proposed rates.
- (ii). Transhippers (TV) and Floating Cranes (FC) are two different types of equipment and as such different rates are proposed. The MOPT furnished a note on difference between TV and FC, which is given below:

Description	Floating crane	Transhipper
Capital cost inclusive of towing and duty	₹6660.75 lakhs	₹13370.00 lakhs
No. of Crew	26	24
Fuel consumption	115 litres/hour on full load Generator 12 litres/hr.	Operation 175 litres/hr Generator 50 litres/hr.
Labour Cost	₹ 101.16 lakhs per annum	₹ 440.00 lakhs per annum
Performance	Average daily rate 15,000 to 20,000 tonne per day (AVR: 17,500 per day)	Capable of loading & unloading of vessel at an average daily rate of 30,000 tonnes per day
Technology	The concept is based on a single crane system in which only 1 crane is mounted on a pontoon and the crane picks cargo from one vessel and loads into the other. There is no storage facility on board both the pontoons. Both pontoons are self-propelled.	The concept to have two cranes to unload cargo from a vessel, transfer the same to a hopper which in turn conveys the cargo directly to the loading vessel by conveyor system and ship loader arm or to the storage hold. The Pontoon is self propelled.

- (iii). Capital costs and technical specifications for both the equipment have been considered based on quotations obtained for this purpose. The MOPT furnished a copy each of the two quotations both dated 10 July 2011.
- (iv). As both the equipments are engaged in loading iron ore during the period October to May, the traffic for eight months is taken into account for computing the handling charges.
- (v). A summary of the working furnished by the port to arrive at the proposed rates is given below:

Sr. No.	Particulars	Transhipper vessel		Floating crane	
		Working	Amount (₹ in lakhs)	Working	Amount (₹ in lakhs)
(i).	Capital cost	(US\$ 26 million x ₹ 45 per US\$) + 10% for customs duty & ₹ 500 lakhs for towing cost	13370.00	(US\$ 12.85 million x ₹ 45 per US\$) + 10% for customs duty and ₹ 300 lakhs for towing cost	6660.75
(ii).	A. Capacity computed				
	Available shifts per annum	365 * 3	1095.00	365 * 3	1095.00
	Available working shifts per annum (85%)	310 * 3	930.75	310 * 3	930.75
	Norms for utilisation	60%		60%	
	Capacity in shifts per annum	930.75 * 60%	558.45	930.75 * 60%	558.45
	Expected number of working hours per annum	558.45 * 8	4467.60	558 * 8	4467.60
	Expected nos. of working hours for 8 months in fair season	558.45 * 8 * 8/12	2978.40	4467.60 * 8/12	2978.40
	Rated capacity per hour (in tonnes)	30000/24	1250.00	17500/24	729.17
	Rated capacity per annum		10950000		6387500
	Volume considered for calculation of rate (tonnes) (8 months)	TPH * 4467.6	3723000	TPH * 2978.40	2171750

Sr. No.	Particulars	Transhipper vessel		Floating crane	
		Working	Amount (₹ in lakhs)	Working	Amount (₹ in lakhs)
(iii).	Operating Cost				
	(a). Fuel Cost @ ₹43.22 : Working (175) * 2978.40 + Idle (50) * 24 * 365	225.27 + 189.30	414.57	148.04 + 45.43	193.47
	(b). Repairs & Maintenance Cost 5% of capital cost	---	668.50	---	333.04
	(c). Insurance 1% of capital cost	---	133.70	---	66.61
	(d). Depreciation @ 10.34%	---	1293.04	---	688.72
	(e). Port Charges	---	9.70	---	5.71
	(f). Direct Labour	---	440.00	---	101.18
	(g). Management & Administrative Overheads @ 10% on operating expenditures except depreciation and port charges		165.68		69.43
	Total (a) to (g)		3125.19		1458.13
(iv).	ROCE 16% of capital cost	---	2139.20	---	1065.72
(v).	Total Cost plus Return on Investment	---	5264.39	---	2523.85
(vi).	Hire charges per tonne (Foreign)	---	141.40	---	116.21
(vii).	Hire charges per tonne (Coastal)	---	84.84	---	69.73

4.2. The MOPT has proposed the following charges:

	(Rate per tonne)	
	Transhipper	Floating Crane
Foreign Cargo	₹ 141/-	₹ 116/-
Coastal Cargo	₹ 85/-	₹ 70/-

5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 19 August 2011 received from the MOPT was circulated to the concerned users / user organisations and additional users furnished by the port for their comments. The comments received from the users / user organisations were forwarded to the MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its remarks on comments of the users / user organisations.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information/clarifications vide our letter dated 25 November 2011. The MOPT has submitted its reply on 19 January 2012 vide its letter dated 5 January 2012. A summary of the queries raised and reply furnished by MOPT thereon are juxtaposed below:

Sl. No.	Queries raised	Reply furnished by MOPT
(i).	The port has in its proposal stated that the norms prescribed in the 2008 guidelines are borrowed for estimating the capacity, operating cost, etc. for arriving at the proposed charge for hire of transhipper and floating crane for iron ore handling operations in mid-stream. Since the 2008 guidelines do not prescribe any specific norms for similar operation by floating crane/ transhipper, the reasonableness of various parameters adopted in the calculation particularly with reference to handling rate of craft, number of hours of operation by the craft for calculation of the capacity of craft as well as fuel consumption and other cost items assumed by the port need to be justified individually with reference to actual parameters achieved for	The MOPT has not furnished any response.

	similar operations carried out by the service providers authorised by the port reportedly with necessary approval of the Ministry of Shipping.																																																						
(ii).	<p>(a). Number of transhippers and floating cranes presently operated by the service providers authorised by port, the capacity and age of each of the craft, number of hours of operation in a year and the iron ore traffic handled by these craft may be furnished for the years 2008-09, 2009-10, 2010-11 and 2011-12 (upto October 2011) for each of the craft. Statistical data may be obtained by the port from the service providers who are already providing this service, wherever necessary.</p>	<p>The data on Transhippers and Floating Cranes presently operated by service providers are furnished. The details furnished by the MOPT are summarized below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Name of Transhipper/ Cranes</th><th rowspan="2">Capacity p.a. (MN)</th><th rowspan="2">Age</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12 (upto Dec. 2011)</th></tr> <tr> <th>Qty handled</th><th>Qty handled</th><th>Qty handled</th><th>Qty handled</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Onssa (B 77)</td><td>3.00</td><td>31</td><td>4147271</td><td>4716013</td><td>3702243</td><td>2485286</td></tr> <tr> <td>Maratha Deep (B 75)</td><td>1.50</td><td>38</td><td>811260</td><td>815494</td><td>1106507</td><td>309739</td></tr> <tr> <td>Swati Rani (B 73)</td><td>1.50</td><td>38</td><td>1748611</td><td>1321792</td><td>1211940</td><td>509852</td></tr> <tr> <td>Praymvaada (B 74)</td><td>1.50</td><td>38</td><td>1284029</td><td>2166070</td><td>1824930</td><td>690163</td></tr> <tr> <td>Bulk Prosperity (B 78)</td><td>2.00</td><td>4</td><td></td><td>95185</td><td>2028255</td><td>1001440</td></tr> <tr> <td>Floating Cranes *</td><td></td><td></td><td>1490128</td><td>2284121</td><td>2776569</td><td>2298871</td></tr> </tbody> </table> <p>* Floating Cranes "Maria Laura" and "Miramar" have been deployed from November 2011, in addition to "Dona Paula"</p> <p>(The MOPT has not furnished number of hours of operation of the crafts in each of the years).</p>	Name of Transhipper/ Cranes	Capacity p.a. (MN)	Age	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12 (upto Dec. 2011)	Qty handled	Qty handled	Qty handled	Qty handled	Onssa (B 77)	3.00	31	4147271	4716013	3702243	2485286	Maratha Deep (B 75)	1.50	38	811260	815494	1106507	309739	Swati Rani (B 73)	1.50	38	1748611	1321792	1211940	509852	Praymvaada (B 74)	1.50	38	1284029	2166070	1824930	690163	Bulk Prosperity (B 78)	2.00	4		95185	2028255	1001440	Floating Cranes *			1490128	2284121	2776569	2298871
Name of Transhipper/ Cranes	Capacity p.a. (MN)	Age				2008-09	2009-10	2010-11	2011-12 (upto Dec. 2011)																																														
			Qty handled	Qty handled	Qty handled	Qty handled																																																	
Onssa (B 77)	3.00	31	4147271	4716013	3702243	2485286																																																	
Maratha Deep (B 75)	1.50	38	811260	815494	1106507	309739																																																	
Swati Rani (B 73)	1.50	38	1748611	1321792	1211940	509852																																																	
Praymvaada (B 74)	1.50	38	1284029	2166070	1824930	690163																																																	
Bulk Prosperity (B 78)	2.00	4		95185	2028255	1001440																																																	
Floating Cranes *			1490128	2284121	2776569	2298871																																																	
	<p>(b). Iron ore traffic estimated to be handled by the transhippers and floating cranes in the current financial year 2011-12 (actuals upto October 2011 and estimates for the remaining period), and estimates for the years 2012-13 to 2014-15 to be furnished along with details of number of transhippers/ floating craft envisaged, their capacity and the productivity.</p>	<p>Iron ore traffic estimated to be handled by Transhipper and Floating Cranes upto 2014-15 is furnished. Two more floating cranes have been added from November 2011 onwards, by M/s. Marine Infrastructure (Goa) Pvt. Ltd. The expected traffic in case of transhipper for the year 2013-14 and 2014-15 are not furnished by the service providers. The traffic of iron ore is uncertain which is to be decided after release of report from Shaha Commission on Goan Mining Operation.</p> <p>Subsequently, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012 stated that the estimated traffic to be handled by transhippers for the year 2013-14 and 2014-15 is 1.50 million tonnes for each year.</p> <p>The details furnished by the MOPT are summarized below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of vessel</th><th>No. of vessel</th><th>Upto Dec. 11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Transhippers</td><td>1</td><td>10,01,440</td><td>11,00,000</td><td>5,00,000</td><td>15,00,000</td><td>15,00,000</td></tr> <tr> <td>Floating Cranes</td><td>3</td><td>7,62,415</td><td>15,00,000</td><td>30,00,000</td><td>30,00,000</td><td>30,00,000</td></tr> </tbody> </table>	Type of vessel	No. of vessel	Upto Dec. 11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Transhippers	1	10,01,440	11,00,000	5,00,000	15,00,000	15,00,000	Floating Cranes	3	7,62,415	15,00,000	30,00,000	30,00,000	30,00,000																																
Type of vessel	No. of vessel	Upto Dec. 11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																																																	
Transhippers	1	10,01,440	11,00,000	5,00,000	15,00,000	15,00,000																																																	
Floating Cranes	3	7,62,415	15,00,000	30,00,000	30,00,000	30,00,000																																																	
(iii).	Capacity:																																																						
	<p>(a). Average productivity rate achieved for handling iron ore in tonnes/ hour by 30 T Transhipper and 32 T Floating Crane in the last three years 2008-09 to 2010-11 and 2011-12 (upto October 2011) to be furnished.</p>	<p>The details are not yet furnished by the service providers.</p> <p>(The MOPT has not furnished the requisite details).</p>																																																					
	<p>(b). The basis of adopting the rated capacity of transhipper at 1250 tonnes/ hour and floating crane at 729.17 tonnes / hour in the capacity calculation to be explained and justified with reference to actual productivity achieved by similar crafts presently in operation.</p>	<p>The rated capacity of transhippers and floating cranes was considered at 1250 Tonnes/ hour and 729.17 tonnes/ hour respectively. The detailed working was furnished to the Authority vide our letter of even number 36 dated 19 August 2011. (The letter dated 19 August 2011 contained workings for arriving at the annual optimal capacity considered by MOPT in which the rated capacity per hour is one of the parameters considered in the workings. The said letter does not contain any workings for the rated hourly capacity considered by the port).</p>																																																					

		<p>Subsequently, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012 stated that the rated capacity of 30,000 tonnes per day and 32,000 tonnes per day have been considered based on the technical details furnished in the quotations obtained.</p> <p>(The rated capacity of 1250 tonnes / hour for Transhipper is found to be based on the rated capacity of 30,000 tonnes / day indicated in the quotation. However, in respect of Floating Crane, the copy of the quotation furnished by MOPT does not indicate the rated capacity in terms of daily productivity).</p>
	(c). The MOPT to explain the reason for restricting the capacity of the craft to be deployed at 30 T / 32 T. Confirm whether this is the standard capacity of transhipper / floating crane deployed for similar operations elsewhere in India or in other ports in the world. Higher capacity craft can possibly achieve higher productivity. The MOPT to clarify whether it is technically feasible to deploy higher capacity craft.	<p>The floating cranes are operated at about 5 to 7 nautical miles in mid sea, where the forces acting on the vessel and equipment can vary according to weather conditions. So as a matter of safety, the design of crane working in sea was set to maximum 32 tonnes. Transhipper can have cranes of higher capacities also, however, in case barge feed rate to transhipper is low, it is not commercially justified to install further higher capacity cranes.</p>
	(d). In the tariff fixation cases relating to deployment of Harbour Mobile Crane (HMC) by authorized service provider at the New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Paradip Port Trust (PPT) and Kandla Port Trust (KPT), the Authority has prescribed tariff for a standard capacity of HMC of 100 Tonnes capacity and prescribed the tariff linked to the performance of the crane to take care if the actual capacity of the crane deployed by service provider varies within the range of the standard capacity of HMC. Flowing from the decision in the HMC cases, in the instant case for determining tariff for transhipper and floating crane also the MOPT may consider to propose tariff for a standard capacity of craft and the tariff to be linked to the productivity of the craft to take care of a situation if the craft actually deployed by individual service provider varies within the range of the standard capacity of these craft.	<p>The service providers have not yet furnished on linking standard capacity to the productivity achieved.</p> <p>The MOPT has reiterated its position vide its letter dated 14 March 2012 stating that in the absence of past performance data, the port cannot formulate the Scheme on ELTS linking tariff to the benchmark levels of productivity.</p>
	(e). As per the formula prescribed in the 2008 guidelines, the number of working hours will be 6132 (i.e. 365 days x 70% utilisation x 24 hours). The guidelines of 2008 do not prescribe cushion in each parameters for arriving at number of working hours while assessing the capacity. As against the above position in the guidelines of 2008, the MOPT has considered working hours at 2978.40 for arriving at the capacity of each of the craft viz. transhipper and floating crane. For this purpose, MOPT has considered 310 days per annum, then applied 60% utilisation norm and arrived at 558.45 shifts (i.e. 310 days x 60% x 3 shifts per annum). Then	<p>The port has peculiar iron ore handling operation by TV's and floating cranes in mid sea. The operation takes place during fair season, only 8 months in a year from October to May. The operation is also affected due to weather conditions in mid sea. The calculation furnished by the port is appropriate. The actual quantity handled by Transhippers and Floating Cranes during the year 2010-11 and upto December 2011 is furnished: [The details furnished by MOPT in this regard are already brought out in para (ii) (a) above.]</p> <p>Subsequently, in the revised cost sheet furnished by the MOPT vide its letter dated 14 February 2012 (after the joint hearing), considered an additional quantity of 2 lakh tonnes per annum and 3 lakhs tonnes per annum for transhipper and floating crane respectively, for the</p>

<p>recognising that the cargo handling operation will be carried out only 8 hours a day and that too only during fair season May to October (i.e. 8 out of 12 months), it has further scaled down the number of working hours to 2978.40 hours (i.e. 558.45 shifts x 8 hours x 8/12 months).</p> <p>It thus appears that the port has provided cushion at various places for arriving at the number of working hours which is not envisaged in the guidelines. The port may review the capacity calculation of the transhipper and floating craft in the light of the above observation and allowance, if any, to be provided in view of peculiarity of the iron ore handling operations by these craft to be justified with reference to the actual parameters achieved at the port in the last three financial years.</p>	<p>monsoon period, reportedly based on the actual traffic handled by such crafts during the monsoon period in the years 2010 and 2011. Further, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012 revised the annual optimal capacity for Transhippers and Floating Cranes from 39.23 lakh tonnes and 24.72 lakh tonnes to 53.10 lakh tonnes and 32.81 lakh tonnes respectively, adopting the 70% utilization norm prescribed in the 2008 guidelines.</p>
<p>(f). The letter dated 28 April 2011 of CGU Logistics Limited (one of existing service providers of transhipper) addressed to MOPT attached as Annex-II under the cover of MOPT's letter dated 28 June 2011 states that the said service provider has achieved an average loading rate for transhipper at 14000 tonnes per day (i.e. for 8 hours of working) during the year 2010-11. Even the statistical data provided by the service provider indicates the gross productivity rate achieved by the transhipper is in the range of 11000 to 14000 tonnes/ day on most of the occasions for the period from November 2010 to March 2011. It is notable that the transhipper deployed by the existing service provider may be old craft whereas the tariff proposed by the port is with reference to a new craft (as per the capital cost estimation). Advancement in the technology and new equipment is expected to deliver higher productivity than an old used craft. In the light of the above observation, the productivity of 1250 tonnes/ hour (i.e. 10,000 tonnes/ day for 8 hours operation assumed by the port) needs to be reviewed and reassessed upwards.</p>	<p>As suggested by the Authority, the productivity parameters will be revised after receipt of actual data from the service providers.</p> <p>(The port has not furnished any further details in this regard till the finalization of this case and also not revised the productivity parameters.)</p>
<p>(g). Basis of assuming the rated capacity of 32 tonne floating craft at 17500 tonnes per day may be explained. The actual productivity achieved by floating crane of similar size deployed in the port for handling iron ore mid-stream to be furnished for the years 2008-09 to 2010-11 and 2011-12 (upto September 2011). For the reasons explained in the previous query, the productivity achieved by the old floating crane may have to be upgraded considering that the new craft can deliver higher productivity than the old one.</p>	<p>The 32 tonne floating crane is capable of loading and unloading of vessel at an average daily rate in the range 15,000 to 20,000 tonnes/ per day. The average works out to 17,500 tonnes per day.</p>

(iv).	Operating Cost:	
	(a). Fuel cost:	
	(i). The basis of assuming fuel consumption for transhipper at 175 litres/ hour and floating crane at 115 litres/ hour during the working hours of these craft and 50 litres/ day for transhipper and 12 litres/ day for floating craft during the idle period as well to be explained.	The MOPT in the cost sheet furnished vide its letter dated 14 February 2012 has revised the fuel consumption of floating crane for working hours to 96 litres per hour. Further, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012 has stated that the service providers have furnished the fuel consumption for working and idle hours separately for Transhipper and Floating Crane, based on their past experience).
	(ii). The average actual fuel consumption by transhipper and floating crane of similar capacity during the operation of these crafts and in the idle condition may be obtained from service providers for the last three years 2008-09 to 2010-11 and 2011-12 (upto September 2011) and furnished to justify the fuel consumption assumed by the port in the calculation.	The details on fuel consumption are not furnished by the Service Provider. Subsequently, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012 stated that the data on fuel consumption by TV / FC, as required by the Authority, is not maintained by the service providers. However, the service providers have furnished the fuel consumption for working and idle hours separately for Transhipper and Floating Crane, based on their past experience. The MOPT has furnished a statement indicating details of fuel consumption for the year 2010-11 in respect of Floating Crane. (The details furnished by the MOPT in the statement could not be correlated to the fuel consumption of 96 litres and 12 litres per hour for working hours and idle hours respectively for the floating crane considered by the port).
	(iii). Fuel cost during the idle period of craft is estimated for 365 days x 24 hours. Since the craft is expected to be in operation for 8 hours a day for 8 months during the fair season (i.e. eight months in a year) for which fuel cost is already estimated in the calculation. The MOPT to confirm that there is no duplication in the estimation of fuel cost for the idling period.	During idle period, Transhippers/ Floating cranes remains in stream. The generators installed on the crafts have to work round the clock for providing lighting for crew accommodation, safety light, and air conditioning, etc. The fuel consumption during idle period is considered separately and there is no duplication of cost and fuel. (Subsequently, in the revised cost sheet furnished vide letter dated 14 March 2012, the MOPT has revised the idle hours to 2628 hours each for Transhipper and Floating Crane, excluding the working hours).
	(iv). Confirm that the fuel rate of ₹43.22 per litre adopted for estimating fuel cost is the prevailing rate and substantiate it with a copy of the recent bill.	The actual rate of fuel per litre is ₹42.63, a copy of which is furnished. (The unit rate of fuel is further revised to ₹42.67 in the revised cost sheet furnished by the port vide its letter dated 14 March 2012).
	(b). Repairs and maintenance cost is estimated at 5% of the relevant capital cost at ₹668.50 lakhs for a transhipper and ₹333.04 lakhs for a floating crane. This cost item appears to be on the higher side in comparison to the actual repairs and maintenance cost of ₹484.45 lakhs in respect of existing old transhipper and ₹88.50 lakhs for floating crane indicated by the port for the year 2010-11 in the cost statement furnished vide its letter dated 28 June 2011. The estimation of repairs and maintenance cost to be justified with reference to the actual repairs and maintenance cost incurred for similar craft in operation for the last three years 2008-09 to 2010-11 and 2011-12 (upto October 2011).	Repairs and Maintenance cost estimates @ 5% on capital cost as per the tariff guidelines. Although the actual expenditure on Repairs and Maintenance for the year 2010-11 was less as compared to the estimates, this cost will increase subsequently on account of wear and tear of the craft.

	(c). Explain the nature of the expense estimated under the nomenclature of 'port charges'. The basis of estimating this cost item may be explained with workings. Please confirm this expense is not akin to royalty or revenue share payable by the service provider to the port.	The expenses estimated under the nomenclature of port charges are port dues and anchorage charges payable to the port as per Scale of Rates. It is confirmed that the royalty or revenue share payable by service provider is not included under port charges.
	(d). The port has estimated direct labour cost at ₹440 lakhs for transhipper and ₹101.16 lakhs for floating crane. Apart from this, management and general overheads at 10% of the asset value of these respective crafts is separately estimated. In this regard the following points to be clarified:	In the work sheet for computation of rate per tonne in respect of transhipper, we have considered ₹668.50 lakhs (5% of capital cost) toward Repairs and Maintenance, ₹440.00 lakh, direct labour and ₹165.68 lakhs, Management and General Overheads (10% of operating expenditure except Depreciation and port charges). The total works of ₹1,274.17 lakhs. In case of Paradip Port Trust, TAMP has allowed 5% each on capital cost for Repairs and Maintenance and other expenses. The gross value of TV is estimated at ₹13,370 lakhs, 10% of the gross value of TV works out to ₹1,337 lakhs, which is higher than the expenditure estimated by us. There is no duplication of expenditure on labour cost as noticed by the Authority.
	(i). The guidelines for iron ore terminal as well as other cargo terminal except liquid bulk prescribe a norm of 5% of gross asset value for estimating the other expense. As against the above position, estimation of other expense at 10% of the asset value is not in line with the guideline provision. Reasons, if any, for deviating from the prescribed norm may be explained.	
	(ii). As per the guidelines of 2008, the estimation of other expense at the prescribed norm of 5% of the gross asset value covers salaries and wages of the operating and maintenance staff as well as the management & administration staff and other miscellaneous expense. The approach adopted by the port of estimating direct labour cost as well as management and general overheads separately amounts to duplication of the employee cost and is not found to be in line with the guidelines. The duplication in the wage cost of labour and staff needs to be eliminated in the light of the above observation.	
	(e). The existing Scale of Rates prescribe levy of primary loading and up-topping of iron ore through transhipper which shall be collected from transhipper vessel owner @ ₹7.02 and ₹3.51 per tonne respectively as agreed by both the parties through consent terms before the Supreme Court of India in September 1996. Now under the proposed arrangement a composite rate is to be prescribed for handling iron ore through transhipper / floating crane operated by service provider. In this scenario clarify whether the existing charge primary loading and up-topping of iron ore prescribed in the SOR will continue and if so from whom this tariff will be collected.	The existing charges of primary loading and up-topping of iron ore prescribed in the Scale of Rates will continue to be payable by the shippers.
(v).	Capital Cost:	
	(a). The quotation provided by MOPT for a 32 Tonne floating crane indicates the base rate at 128.50 lakh US dollars (i.e. ₹5782.50 lakhs assuming exchange rate of 1US\$ = ₹45). In another proposal received	The capital cost of the floating crane is based on specifications such as accommodation, propulsion, engine design, equipments and crane system installation, etc. The budgetary quotations are not furnished by the service providers.

	from Kandla Port Trust relating to the upfront tariff fixation for barge handling facility, the port has envisaged deployment of a floating crane and has furnished quotation of 36 T floating crane of Liebherr with genset, grab at 24.75 lakh Euro (i.e. ₹1901.39 lakhs considering the prevailing Euro rate of 1 Euro = ₹71.08). In view of vast difference observed in the capital cost estimated by the MOPT, the port is advised to obtain budgetary quotations for both the craft from other suppliers as well to have a reasonable assessment of the capital cost which is a vital input in determination of the tariff and accordingly update the capital cost.	(Subsequently, the MOPT vide its letter dated 14 February 2012 furnished a copy of the Customs Bill of Entry in respect of floating crane "M.V.MIRAMAR" to substantiate the capital cost considered by it.)
	(b). The capital cost estimates to be updated with the current exchange rate for US dollar.	The capital costs estimates will be revised after obtaining budgetary quotations from the service providers. (The MOPT has not furnished budgetary quotations.) (Subsequently, the MOPT in the revised cost sheet furnished vide its letter dated 14 March 2012 updated the exchange rate with ₹49.49 per US\$.)
	(c). Customs duty on the craft considered in the estimates needs to be reviewed after ascertaining whether any concession / exemption in duty is available to these kind of imports under EPCG, etc.	It is informed by the service providers that no concession/exemption in duty is granted to them under EPCG. (The MOPT vide its letter dated 14 February 2012 furnished a copy of the Customs Bill of Entry in support of the customs duty paid in respect of floating crane "M.V.MIRAMAR").
	(d). As per the tariff guidelines of 2005, the tariff approved by the Authority will have three years validity. Flowing from this provision, the return on the asset value has been allowed on the average Written Down Value of the HMC for the three years period while fixing hire charge of HMC at PPT, NMPT, VPT and VOCPT. The same approach needs to be followed in the instant case.	As advised by the Authority, computation of rate per tonne will be revised. (The revised cost sheets furnished by MOPT vide its letter dated 14 March 2012 complies with the observation.)
(vi).	As already brought out earlier vide our letter of even number dated 6 July 2011, the fixation of tariff for transhipper and floating crane will be governed by clause 7.2. of the tariff guidelines of 2005 which states that in cases where authorization arrangement under section 42 (3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned port without reference to individual service provider. Clause 5.9 of the tariff guidelines of March 2005 recommends linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. In view of that and for the reasons explained at para 3(iii)(d) above, the port may propose performance linked tariff for these equipments with	The inputs for deciding the performance linked tariff for the equipments with reference to the benchmark level of productivity for a standard capacity of transhippers/ floating cranes are not yet received from the service providers. Subsequently, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012, stated that in the absence of past performance data, the port cannot formulate the Scheme on ELTS linking tariff to the benchmark levels of productivity

	reference to the benchmark level of productivity for a standard capacity of transhipper / floating crane.	
(vii).	Though the port has proposed concessional handling rate for coastal cargo, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. The workings may have to be modified to capture the revenue impact of coastal cargo if any envisaged. The basis of considering the share of foreign / coastal cargo may be explained and justified with reference to past actuals for similar operations in the port.	It is confirmed by the service providers that, they are only handling foreign going vessels and therefore the rates for coastal cargo need not be prescribed.

7.1. A joint hearing in this case was fixed on 19 January 2012 and the notice of joint hearing was issued to the stakeholders accordingly. In response, GMOEA vide its letter dated 9 January 2012 stated that the clarifications such as the scope and applicability of the guidelines, etc. sought by them vide their earlier letter dated 28 October 2011 were not received by them and therefore, suggested for deferring the joint hearing scheduled to be held on 19 January 2012.

7.2. In this connection, the GMOEA was informed vide letter dated 11 January 2012 that the subject proposal filed by MOPT will be governed by clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 and joint hearing in this case would be held as scheduled. The GMOEA was also informed that the comments furnished by it vide its letter dated 28 October 2011 was already forwarded to the MOPT for its remarks; and, the MOPT has furnished its comments on the comments of GMOEA.

8.1. A joint hearing in this case was held on 19 January 2012 at the MOPT premises. The MOPT made a power point presentation of its proposal. The GMOEA also made a power point presentation of its views on the proposal of MOPT. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.2. The additional submissions made by the GMOEA in its power point presentation, mentioned in paragraph 8.1 above, are summarized hereunder:

- (i). Transhippers are total investment of private parties. They have been in operation before the commission of berth No.9. These facilities complement port operations and thereby enhance volumes and revenues to the port.
- (ii). GMOEA has no objection to fix a ceiling rate.
- (iii). The existing transhipper agreements provide for a ceiling rate to be specified.
- (iv). Some of these agreements provide a maximum limit of Berth No.9 handling charge.
- (v). If necessary the Berth No.9 handling charges could be taken as a ceiling rate for T/V / F/C loading (excluding the levies/ charges payable to the MOPT on transhipper loading which is an additional cost and will raise the tariff). The MOHP B/9 being a shore-based facility, costs will be much lower. Besides, B/9 has guaranteed cargo volume provided by the port, which directs vessels to MOHP, if idle, before permitting any vessel to load by TV / FC.
- (vi). The Scheme of transhipper charges as per some transhipper agreements with MOPT have been filed under the Consent Terms in the Hon'ble Supreme Court. Any changes can have legal implications that need to be considered.
- (vii). MOPT already levies charges on transhipper loading by way of transhipper levy, CHLD levy and wharfage and also earns revenue by CRC like pilotage, anchorage charges, etc. Therefore additional revenue share to MOPT on the transhipper loading tariff is not justified.

- (viii). There is substantial variation in capital and operational costs among different TVs/ FCs based on the capacity, equipment, safety, certification/ class, pontoon/ vessel on which the equipment is installed, etc. Standardizing the costs is therefore difficult. In any case, costs have been provided to the port by the TV / FC owners.
- (ix). In case of fresh data called for by TAMP (such as a revised tariff proposal) or significant change in the basis of determining the tariff, we request TAMP to inform us and provide us an opportunity to give our comments.

9.1. Based on the decisions taken at the joint hearing, the MOPT was advised to initiate action and furnish the requisite information / clarifications vide letter dated 24 January 2012. The MOPT vide its letter dated 14 February 2012 furnished its response. The decisions taken at the joint hearing and response of MOPT are tabulated below:

Sl. No.	Decisions taken at the joint hearing	Response of MOPT
(i).	The reply dated 5 January 2012 furnished by MOPT does not address some of the important issues like justifications for the norms adopted, capital cost, capacity determination, etc. The port to have a comprehensive re-look its response and furnish pointed response to the queries raised.	<p>As advised by the Authority, the cost sheets for computation of rate per tonne in respect of transhipper and floating crane have been reworked. The capital cost of floating crane has been considered as per bill of entry documents submitted by the service provider. (MOPT furnished a copy of the Customs Bill of entry dated 14 October 2011 in respect of import of 32 T Floating Crane "M.V. MIRAMAR" in support of the capital cost of floating crane.)</p> <p>The capacity determination of transhipper/ floating crane has been revised taking into account the actual working hours during monsoon period of previous year (June to September). The additional quantity in metric tonne expected to be handled by transhipper and floating crane would be 2 lakhs metric tonne and 3 lakhs metric tonne respectively during monsoon period. This is adopted considering the actual quantity handled by transhipper and floating crane during the monsoon period from June 2010 to September 2010 and June 2011 to September 2011. During the year 2010 on trail basis, port allowed T.V. Bulk Prosperity, T.V. Priyamvada and floating crane Dona Paula. These vessels handled the total quantity of 97,690 tonne, 69,015 tonne and 1,85,360 tonne respectively, as the vessels were allowed to operate on rotation basis. In the year 2011, only floating crane Dona Paula was allowed to operate at Mooring Dolphin during monsoon which handled a total quantity of 2,89,301 M.T.</p>
(ii).	The port to have a re-look at the tariff calculations to ensure that all the port charges payable by the transshippers/ floating cranes as per the notified Scale of Rates are duly factored in.	In the revised cost statement of transhipper all port charges namely port dues/ anchorage (₹15.37 lakhs), transhipper charges (₹220.79 lakhs) (primary and up-topping charges) CHLD levy (₹463.31 lakhs) and in case of floating crane port dues (₹5.42 lakhs) transhipper charges (₹139.11 lakhs) CHLD levy (₹291.91 lakhs) are accounted for and rate per tonne is worked out accordingly.

		(Subsequently, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012 revised the port charges considered in the computation of cargo handling charges for transhippers and floating cranes. The details furnished by MOPT are brought out in a subsequent paragraph.)
(iii).	The port to confirm that the transhippers/ floating cranes in question can operate only for 8 months in a year and they cannot be allowed to operate elsewhere during the remaining 4 months. In this regard, some of the users point out at the joint hearing about operations that take place at the mooring dolphins on an ad-hoc tariff basis by inviting quotations by the port. The port to furnish a detailed note in this regard explaining the statutory validity of the tariff, if any, realised by the port based on bidding.	<p>During the monsoon period due to bad weather conditions, it is not possible to handle the iron ore traffic at mid stream/ west of break water and hence there is a demand from the trade to handle iron ore traffic at mooring dolphins. During the monsoon season of 2011, port allowed the floating crane Dona Paula to operate at Mooring Dolphin which handled a total traffic of 2,89,301 M.T. Due to non-availability of iron ore cargo and other restrictions, it is not feasible to handle iron ore traffic by transhippers throughout the monsoon period of 4 months. Therefore, 3 months have been considered for handling iron ore during monsoon period and accordingly the capacity of Transhipper / Floating crane has been increased in the revised statements, as mentioned in reply at (i) above.</p> <p>With reference to the points made by the users on the recovery of adhoc tariff by the port for handling of iron ore at mooring dolphin, the MOPT has furnished a detailed note. The main points made by MOPT in the said note are summarized below:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iron ore is being loaded in four different locations at MOPT, viz. Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) Berth No.9, Mooring Dolphins, Transhipper / Floating Cranes and loading by ship's own gears at outer anchorage (WOB). • During the monsoon period (June to September) the transhipper / floating crane operations and ship's own gear loading is closed at outer anchorage. • In order to meet the demand due to closure of outer anchorage operations, operable transhippers / floating cranes were allowed for cargo operations at Mooring Dolphins since June 2010 by collecting consolidated charges of ₹ 65/- per tonne which includes CHLD levy, wharfage and transhipper charges. • The proposal was submitted to TAMP for sanction vide letter No.CPT(98)/2010/1335 dated 30 August 2010. The clarifications sought by the Authority was furnished vide our letter of even no.78 dated 24 November 2010. • The Port users, viz. CGU Logistics Ltd., M/s.Prime Mineral Exports Pvt. Ltd., M/s.Fomento Industries Pvt. Ltd. and M/s.Hiralal & Co. Ltd. had agreed the then fixed tariff by the port. • In view of the constant demand, the MOPT has taken action to construct two additional mooring dolphins, viz. MD4&5 and MD5&6 which was completed on 8 March 2011 and 11 May 2011 respectively. To increase the ship day output, it was decided to allow the operations by transhippers / floating cranes at the new MD positions. • A tender was invited for the operations of MD4&5 (MD5&6 not included as dredging was not completed) for the subsequent monsoon period (17 June 2010 to 16 October 2010) on revenue share basis. • The successful bidder M/s.Marine Infrastructure (Goa) Pvt. Ltd. quoted the highest revenue share of ₹ 34.95 for the operations of their floating crane M.V. Dona Paula at MD4&5 apart from CHLD levy and transhipper

		<p>charges. [The MOPT stated that a copy of the letter from the successful bidder is enclosed for reference. However, no such enclosure was received by us with MOPT's letter dated 14 February 2012.]</p> <ul style="list-style-type: none"> • in the meantime, cargo handling charges for the operations of floating crane and transhipper by following the tariff guidelines of TAMP was worked out and forwarded to the Authority for its approval. • Further, a tender was invited for the operations of floating crane and transhipper at MD4&5 and MD5&6 on revenue share basis based on the proposed cargo handling charges sent to TAMP for the last monsoon season from 17 June 2011 to 16 October 2011, but there was no response to this tender.
(iv).	<p>The port has mentioned that the levy of certain charges from the transhippers/ floating cranes at present is based on the consent terms recorded before Hon'ble Supreme Court earlier. The port to furnish a detailed note in this regard and confirm that the present proposal do not in any way alter the said consent terms.</p>	<p>(a). The proposal under consideration, is only for fixation of ceiling rate for cargo handling charges to be collected from the shippers by the transhippers/ floating crane operators. As per the Scale of Rates, the existing rates i.e. charges for primary loading and up-topping of iron ore through transhippers shall be collected from the transhipper vessel / floating crane owners @ ₹7.02 and ₹3.51 per tonne respectively. The above rates were agreed upon by the transhipper owners and the port in the consent terms before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996. The present proposal does not in any way alter the said consent terms filed before the Hon'ble Supreme Court. However, existing licenses to operate transhippers will be reviewed and fresh licensing will be made through tendering, revenue share being the sole determinant so as to be transparent in the selection of operator.</p>

9.2. The MOPT along with its response to the decisions taken at the joint hearing also furnished revised cost sheets for transhipper and floating crane. The main modifications made by the MOPT in the revised cost sheet are summarized below:

- (i). The optimal capacity of transhipper and floating crane has been increased with 2 lakh tonnes per annum and 3 lakh tonnes per annum respectively due to inclusion of estimated cargo handling during the monsoon period.
- (ii). The capital cost of the floating crane has been revised from ₹66.61 crores to ₹70.64 crores reportedly based on the actual cost of 32 tonne floating crane 'M.V.MIRAMAR' imported during October 2011.
- (iii). In the estimation of fuel cost, the working hours of transhipper and floating crane each has been increased from 2978.40 hours to 4095.30 hours which appears to be based on the increased capacity considered by the port. The idle hours in respect of floating crane has been reduced from 8760 hours to 2628 hours.
- (iv). The unit rate of fuel has been revised from ₹43.22 per litre to ₹42.67 per litre.
- (v). The port charges in respect of transhipper has been increased from ₹9.70 lakhs to ₹699.47 lakhs, by including port dues / anchorage charges, primary loading and up-topping charges, CHLD levy, etc. Likewise, the port charges in respect of floating crane have been increased from ₹5.71 lakhs to ₹436.45 lakhs.
- (vi). The management and administration overheads of transhipper has been revised to ₹173.49 lakhs from ₹165.68 lakhs based on 10% of the modified operating expenditure less depreciation and port charges. Likewise, the management & administration overheads of floating crane has been revised from ₹69.43 lakhs to ₹70.77 lakhs.

- (vii). As per the revised cost sheets, the MOPT has proposed handling rates at ₹154/- and ₹124/- per tonne in respect of transhipper and floating crane respectively as compared to the earlier proposed rates of ₹141/- and ₹116/- per tonne respectively.

10.1. At the joint hearing, the users were allowed one week time to furnish their written comments, if any, on the subject proposal to this Authority with a copy endorsed to MOPT. CGU Logistics Ltd. and Goa Mineral Ore Exporters' Association furnished their written comments. The MOPT has also furnished its response.

10.2. The Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) vide their letter dated 13 March 2012 have furnished further comments on the MOPT's response vide their letter dated 14 February 2012.

11. After an officer level meeting with a TAMP officer at MOPT premises, the MOPT vide its letter dated 14 March 2012 furnished additional information/ clarifications and also revised the cost sheets. The additional information / clarifications along with the modifications made in the cost sheet are summarized below:

- (i). The Iron Ore Traffic estimated to be handled by transhippers for the year 2013-14 and 2014-15 is 1.5 million tonnes each.
- (ii). The rated capacity is 30000 tonnes per day & 32000 tonnes per day of transhippers and floating crane respectively. This capacity has been considered based on the quotations obtained.
- (iii). The optimal capacity of the transhipper and floating crane have been revised to 53.10 lakh tonnes and 32.81 lakh tonnes respectively, based on 70% capacity utilization prescribed in the norms, as against the actual quantity of 20.28 lakhs tones (Bulk Prosperity) and 22.77 lakhs tones (Dona Paula) for the year 2010-11.
- (iv). The Authority is comparing Transhipper/Floating cranes deployed at this Port with the Harbour Mobile Crane at NMPT, PPT & KPT. It is informed that these cranes are of different specification to that of operated at MOPT. These equipments have unique working conditions, and hence same may be not comparable.
- (v). The actual vessel related charges i.e. Port dues, pilotage, anchorage, shifting charges, berth hire, etc. for the year 2010-11 in respect of transhipper (Bulk Prosperity) and floating crane (Dona Paula) is adopted. Similarly, in respect of Cargo related charges i.e. transhipper levy (CHLD levy), primary/ uptopping charges including pension levy thereon is also considered as Port charges. The details of Port charges considered in the computation of cargo handling charges are furnished below:

(₹ in lakhs)		
Particulars	Transhipper	Floating Crane
Optimal Capacity (in lakh tonnes)	53.10	32.81
Vessel related charges		
Port dues, Anchorage charges, etc. (based on actuals for the year 2010-11)	15.37	5.42
Cargo related Charges:		
(i). Transhipper accord levy (CHLD levy) @ ₹11.81 per tonne	627.11	387.47
(ii). Primary loading and uptopping charges @ ₹5.26 per tonne (average)	279.31	172.57
(iii). Pension levy @ 7% on (ii) above	19.55	12.08
Total	941.34	577.54

- (vi). The data on fuel consumption by Transhipper / Floating Crane is not maintained by the service providers. However, the service providers have furnished the fuel consumption for working and idle hours separately for Transhipper & Floating crane, based on their past experience. The MOPT has furnished a copy of

statement indicating details of fuel consumption for the year 2010-11 in respect of floating crane. The working hours for fuel consumption in respect of transhippers and floating cranes have been considered based on the optimal capacity and handling rate per hour. The idle hours for fuel consumption has been revised by excluding the operating hours and considered at 2628 hours each for the transhipper and floating crane.

- (vii). The budgetary quotations for the both the crafts submitted earlier may be considered for the purpose of tariff fixation. The capital cost of floating craft is updated based on recently imported floating crane of 32 tonnes capacity. The capital cost is also updated with current exchange rate of ₹49.49 / US\$.
- (viii). For the purpose of ROCE, average Written Down Value for the 3 years is considered as suggested by the Authority.
- (ix). As regards to the linking of tariff to the bench mark level of productivity, in the absence of past performance data, Port cannot formulate the scheme on ELTS.
- (x). The MOPT furnished revised cost sheets for transhipper & floating crane. The revised working furnished by the port to arrive at the proposed rates is given below:

Sr. No.	Particulars	Transhipper vessel (30 TPD)		Floating crane (32 Tonnes)	
		Working	Amount (₹ in lakhs)	Working	Amount (₹ in lakhs)
(i).	Total Capital cost	(US\$ 26 million x ₹49.49 per US\$) + 10% for customs duty & ₹500 lakhs for towing cost	14654.14	(US\$ 118.90 million x ₹49.49 per US\$) + ₹937.34 lakhs for customs duty + ₹251.28 lakhs for towing cost + ₹13.02 lakhs for insurance	7050.00
(ii).	A. Capacity computed				
	Available shifts per annum	365 * 3	1095.00	365 * 3	1095.00
	Norms for utilisation	---	70%	---	70%
	Capacity in shifts per annum	1095 * 70%	766.50	1095 * 70%	766.50
	Expected number of working hours per annum	766.50 * 8	6132.00	766.50 * 8	6132.00
	Expected number of working hours for 8 months in fair season	6132 * 8/12	4088.00	6132 * 8/12	4088.00
	Rated capacity per hour (in tonnes)	30000/24	1250.00	17500/24	729.17
	Rated capacity per annum	30000 * 365	10950000	17500 * 365	6387500
	Volume considered for calculation of rate (tonnes) (8 months)	1250 TPH * 4088	5110000	729.17 TPH * 4088	2980833
	Add: Traffic to be handled in Monsoon period (June - September)		200000		300000
	Total volume		5310000		3280833
(iii).	Operating Cost				
	(a). Fuel Cost @ ₹42.67	(175) * (4088 + 160 monsoon operating hrs.) + Idle @ ₹42.67 * 50 * 2628 = 317.21 + 56.07	373.28	(96) * (4088 + 411 monsoon operating hrs.) + Idle @ ₹42.67 * 12 * 2628 = 184.29 + 13.46	197.75
	(b). Repairs & Maintenance Cost 5% of capital cost	---	732.71	---	352.50
	(c). Insurance 1% of capital cost	---	146.54	---	70.50
	(d). Depreciation @ 10.34%	---	1417.23	---	728.97
	(e). Port Charges	---	941.34	---	577.54
	(f). Direct Labour	---	440.00	---	101.16
	(g). Management & Administrative Overheads @ 10% on operating expenditures except depreciation and port charges		169.25		72.19
	Total (a) to (g)		4220.35		2100.61
(iv).	ROCE 16% of capital cost	---	1924.35	---	829.15
(v).	Total Cost plus Return on Investment	---	6144.70	---	2929.76
(vi).	Hire charges per tonne (Foreign)	---	115.72	---	89.30

2006 9/12-6

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to totality of the information obtained during the proceedings of this case, the following position emerges:

- (i). The MOPT has permitted deployment of Transhipper Vessel (TV) for loading of iron ore at the Outer Anchorage within the port limits since the year 1981 by entering into agreement with the owners of such crafts with the approval of the Central Government. When the position that the transhipper owners charge the exporters for the services provided in midstream for topping of vessels was brought to the notice of this Authority during the proceedings relating to the general revision of Scale of Rates at MOPT in the year 2000, this Authority immediately alerted the MOPT that these services come under the purview of Section 42 (3) of the MPT Act, 1963 and the charges levied by the transhippers are to be regulated by this Authority. After the notification of March 2005 tariff guidelines, the MOPT was again informed that the charges for the transhipper operations are to be fixed as per clause 7.2 of the said tariff guidelines. The MOPT has finally filed its proposal for fixation of rate by this Authority for transhipper operations at midstream in the year 2011 that too after a direction was received by it from the Ministry of Shipping in this regard.
- (ii). Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963 read with Section 48 requires this Authority to fix the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the MPT Act. In cases where the authorization arrangement under Section 42 (3) is other than by way of a BOT Concession Agreement, Clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to the individual service provider. The arrangement between the MOPT and the Transhipper / Floating Crane operators is reportedly not a BOT arrangement. But, provision of transshipment operations is one of the services listed under Section 42 of the MPT Act and, therefore, the tariff for providing transshipment services needs to be regulated by this Authority. This position will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to do so. This case is, therefore, taken up for prescription of ceiling rates for the cargo handling services provided at midstream using transhipper / floating cranes, following Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005.
- (iii). Clause 2.4.1. of the tariff guidelines of March 2005 calls for attempts to evolve normative cost of each component of port operations. Since no such norms are evolved under Clause 2.4.1. so far, the MOPT has formulated its proposal only to the extent of borrowing the norms and parameters prescribed in tariff guidelines of 2008, wherever relevant, for assessing the capacity of the crafts and operating cost. It is relevant here to mention that this Authority has adopted a similar approach in the fixation of hire charges for use of Harbour Mobile Cranes deployed by the authorized service providers at the Major Port Trusts like Paradip Port Trust, V.O. Chidambaranar Port Trust, New Mangalore Port Trust, Visakhapatnam Port Trust under clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005. Further, this Authority has decided to fix tariff in terms of clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 in the case relating to fixation of tariff for the services rendered by the private authorized service provider at the CFS and Buffer Yard of JNPT, as recorded in tariff Order dated 30 December 2009.
- (iv). The proposal filed by the MOPT in August 2011 along with the revised cost sheets furnished by the port vide its letter dated 14 March 2012 and additional information/ clarification furnished by the port during the processing of the case is considered in this analysis.

- (v). The proposal filed by the MOPT in August 2011 was taken into consultation with the relevant users. At the joint hearing, the GMOEA has, inter-alia, made a request that it should be given an opportunity if the MOPT files a revised proposal or there is significant change in the basis of determining the tariff. After the joint hearing, the MOPT has revised some of the parameters like utilization factor leading to increase in optimal capacity, fuel consumption, fuel rate, apart from including port charges like CHD levy, primary loading / utopping charges in the computation of ceiling rate. Since the changes made by the MOPT in its proposal has resulted in reduction of proposed ceiling rates, it may not substantially affect the interest of the users.
- (vi). The GMOEA during the proceedings has stated that charges levied at Mooring Dolphin is adhoc and requested this Authority to fix the rate. When requested to explain the above position, the MOPT has, inter-alia, stated that it had filed a proposal for fixation of rate for cargo handling charges for use of Transhipper/ Floating at Mooring Dolphin during monsoon period of the year 2010. In this connection, it is stated that the above said proposal filed by the port was in complete deviation of the tariff setting arrangement envisaged in the statute which was also pointed out to the port and the port was requested to file a well analysed proposal. While responding to the request, the MOPT admitted vide its letter dated 24 November 2010 that its proposal was not in accordance with the tariff guidelines. MOPT should ensure that tariff for use of mooring dolphins is fixed at the earliest.
- (vii). During the proceedings of this case, the users have made a plea that the MOPT should not resort to revenue share model for authorization of the service providers since the authorization is not through BOT agreement. It is further stated that since the port is levying charges like transhipper levy (primary loading / utopping charges), CHLD levy and wharfage and also earns vessel related charges, additional revenue share to MOPT on the transhipper loading tariff is not justified. The GMOEA has even gone to the extent of claiming that it was confirmed in the joint hearing that MOPT is not allowed revenue sharing as the tariff is fixed following the March 2005 guidelines, which is not factual. The scope of the proceedings in this case is limited to fixation of a common ceiling rate for transhipper / floating crane deployed for midstream cargo operations within the port limits of MOPT and as stipulated in clause 2.8.1 of the tariff guidelines of March 2005, the royalty / revenue share would not be allowed as pass through in the computation of ceiling rate. It is for the MOPT to follow the mechanism/ modalities for authorization of the individual transhipper / floating crane operators in line with the Government directions / instructions in vogue.
- (viii). For fixation of a common ceiling rate for transhipper / floating crane operations, the MOPT has considered the standard capacity of 30 tonnes transhipper and 32 tonnes floating crane, reportedly taking into account barge feed rate, weather conditions, etc., as brought out earlier. The position reported by the MOPT is relied upon and this analysis proceeds further for fixation of common ceiling rate for a 30 tonne transhipper and a 32 tonne floating crane.
- (ix). The MOPT had initially estimated the optimal annual capacity of the 30 T transhipper and 32 T floating crane at 37.23 lakh tonnes and 21.72 lakh tonnes respectively based on certain assumed norms and parameters. Subsequently, in the revised cost sheet furnished on 14 March 2012, the port revised upward the optimal annual capacity to 53.10 lakh tonnes and 32.80 lakh tonnes for transhipper and floating crane respectively by modifying some of the norms and assumptions based on the queries raised. The optimal capacity considered by the port in the revised cost sheet of 14 March 2012 is discussed below:
- (a). The MOPT has considered a handling rate of 1250 tonnes per hour for transhipper and 729.17 tonnes per hour for floating crane in the computation of optimal capacity. The tariff guidelines of 2008 do not prescribe norms for handling rate in respect of transhippers and floating cranes. Despite specific request, the port has not justified the handling

rates considered by it with reference to the actual performance of similar capacity cranes during the past period. However, the port has reported that it has considered the handling rates based on the technical specifications mentioned in the budgetary quotation.

The handling rate of 1250 tonnes per hour (arrived based on the daily productivity of 30,000 tonnes per day) for transhipper is supported by the technical specification indicated in the copy of the budgetary quotation furnished by the port. In respect of floating crane, the budgetary quotation for the 32 tonne crane does not indicate the handling rate of the crane. The port has stated that the average productivity of a 32 tonne floating crane is in the range of 15,000 to 20,000 tonnes per day and hence it has considered the average handling rate at 17,500 tonnes per day. The handling rate of 729.17 tonnes per hour (arrived based on the daily productivity of 17,500 tonnes per day) as reported by the port is relied upon.

- (b). Based on the handling rates mentioned above, the MOPT has worked out the annual capacity of the crafts at 70% of the capacity utilization, as per the utilisation norm prescribed in the tariff guidelines of 2008, which is considered.
- (c). For the purpose of tariff fixation, the MOPT has reduced the annual optimal capacity computed as mentioned above, for 8 months on pro-rata basis, stating that the midstream cargo operations take place only during the fair season from October to May and no such operations are permitted during the monsoon season from June to September. However, in the revised cost sheet of March 2012, the port has considered an additional quantity of 2 lakh tonnes per annum and 3 lakh tonnes per annum for transhipper and floating crane respectively towards cargo likely to be handled during the monsoon period also, reportedly based on actual performance during the monsoon period in the past two years. Relying on the position reported by the port, the approach adopted by the MOPT in computing the optimal capacity for 8 months on pro-rata basis and the additional quantity for monsoon season estimated by the port as stated above is considered.
- (d). To sum up, the optimal capacity of 53,10,000 tonnes per annum for the 30 T Transhipper and 32,80,833 tonnes per annum for the 32 T Floating crane, at 70% utilization during fair season and quantity estimated for operation of the crafts during monsoon season, reported by the port in the revised cost sheet of 14 March 2012 is considered in this analysis.
- (x). (a). The MOPT has estimated the capital cost of the 30 T Transhipper at ₹14654.14 lakhs, which includes customs duty of ₹1286.74 lakhs (at 10% of the basic cost) and towing cost (freight) of ₹500 lakhs. The basic cost of the Transhipper is supported by budgetary quotation furnished by the MOPT. The exchange rate applied by MOPT for conversion of budgetary quotation in US\$ at ₹49.49 is updated to ₹52.88 to reflect the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case.

With reference to the objections made by GMOEA on the inclusion of customs duty and towing cost in the capital cost of the Transhipper and Floating crane, the port has substantiated its position with a copy of the Customs Bill of Entry pertaining to import of a Floating Crane in October 2011, which shows levy of customs duty at around 16% of the basic cost and also freight cost at around 3.66% of the basic cost. The MOPT has not furnished any documentary evidence in support of the customs duty and towing cost in respect of transhipper. Taking into account the position reported for floating crane, the customs duty @ 10% of the basic cost and freight of ₹500 lakhs (which works out to 3.88% of the basic cost) which are included in the estimation of capital cost of transhipper by

MOPT are recognised. The amount of customs duty, however, is modified based on the updated basic cost of Transhipper, as stated above. The modified capital cost of the Transhipper accordingly works out to ₹15623.68 lakhs.

- (b). The MOPT has estimated the capital cost of the 32 T Floating Crane at ₹7050.00 lakhs, which includes customs duty of ₹937.34 lakhs, towing cost (freight) of ₹215.28 lakhs and insurance of ₹13.02 lakhs. The basic cost, customs duty, towing cost and insurance cost considered by the port are supported by the Customs Bill of Entry pertaining to import of a 32 T Floating Crane in October 2011.

The exchange rate applied by MOPT for conversion of basic cost and freight cost denominated in US\$ at ₹49.49 is updated to ₹52.88 to reflect the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case. Likewise, the exchange rate of ₹49.60 per US\$ considered for calculation of customs duty, as per the bill of entry, is also updated to ₹52.88 per US\$. The modified capital cost of the Floating crane accordingly works out to ₹7529.81 lakhs.

The GMOEA has pointed out that the budgetary quotations for Transhipper / Floating crane do not contain detailed technical specifications of the crafts. From the response of the MOPT in this regard, it appears that the technical specifications of the crafts for which budgetary quotations have been obtained are comparable to the crafts already in operation. It is presumed that MOPT has fully analysed the technical specifications of the crafts and satisfied itself before proposing their adoption for fixing common ceiling rates.

- (xi). (a). The MOPT has estimated the consumption of fuel at 175 litres per hour for working hours and 50 litres per hour for idle hours in respect of transhipper. Likewise, it has estimated a consumption of 96 litres per hour for working hours and 12 litres per hour for idle hours in respect of Floating Crane. To a specific query posed to the port to justify the fuel consumption estimates with reference to the actual fuel consumption of similar capacity crafts in the past years, the port has stated that no such details are maintained by the service providers and the fuel consumption estimates considered by the port are furnished by the service providers based on their past experience. The port has reportedly relied upon the information furnished by the service providers. Since no separate norm for fuel consumption by Transhipper / Floating crane is available in the tariff guidelines of 2008 and also keeping in view that none of the users have objected to the fuel consumption considered by the port, the fuel consumption estimated by the port for Transhipper at 175 litres per hour and 50 litres per hour for working hours and idle hours respectively and for Floating Crane at 96 litres per hour and 12 litres per hour for working hours and idle hours respectively are relied upon in this analysis.

The MOPT has considered the working hours for Transhipper and Floating Crane at 4248 hours per annum and 4499 hours per annum respectively in the estimation of fuel cost for working hours, which is found to be in line with the optimal annual capacity and handling rate considered by the port for Transhipper and Floating Cranes. In the revised cost sheet furnished on 14 March 2012, the MOPT has considered the idle time at 2628 hours per annum each for Transhipper and Floating Crane in the estimation of fuel cost for idle hours. The idle hours worked out by the port is seen to be calculated based on total working hours available in a year ($365 \times 24 = 8170$) minus the working hours at 70% utilization ($365 \times 24 \times 70\% = 6132$), which works out to 2628 hours ($8170 - 6132$).

The unit cost of fuel is up-dated to ₹43.39 per litre prevailing at the time of analysis of this case, vis-à-vis ₹42.67 per litre considered by MOPT. Accordingly, the modified fuel cost for working hours and idle hours work out to ₹379.58 lakhs per annum and ₹201.09 lakhs per annum for Transhipper and Floating Crane respectively.

- (b). The MOPT has estimated repairs and maintenance cost at 5% of the capital cost, which is in line with the norm prescribed for mechanical & electrical equipment at multipurpose berth in the guidelines of 2008. The amount of repairs and maintenance cost is, however, modified based on the updated capital cost of Transhipper and Floating Crane.
- (c). The insurance cost estimated at 1% of the capital cost is also found to be in line with the norm prescribed in the guidelines of 2008 for multipurpose berth. The amount of insurance cost is, however, modified based on the updated capital cost of Transhipper and Floating Crane.
- (d). The MOPT has calculated the depreciation at 10.34% of the capital cost of the Transhipper and Floating Crane as per the provisions of the Companies Act, 1956, which is found to be in line with the provisions contained in the tariff guidelines. An arithmetical error in the calculation of depreciation for Transhipper is rectified and the depreciation of Transhipper and Floating Crane has been modified based on the updated capital cost of Transhipper and Floating Crane.
With reference to the contention of the GMOEA that the Transhippers and Floating Cranes are classified as vessels and therefore, depreciation @ 5% p.a. applicable to ships as per Companies Act should only be considered, the MOPT has clarified stating that these crafts transfer cargo from one ship to another ship similar to the shore cranes and unlike ships, the crafts do not carry cargo. Accordingly, the port has classified the Transhippers and Floating Cranes as Plant & Machinery and applied the depreciation @ 10.34% p.a. as per Companies Act.
- (e). The MOPT has considered direct labour and management and administration overheads under 'other expenses'. While the management and administration overheads are estimated by the port at 10% of the operating expenses excluding depreciation and port charges, the port has not furnished any basis for the direct labour cost estimated by it. The guidelines of 2008 for Iron ore terminal as well as other cargo terminal except liquid bulk prescribe a norm of 5% of the value of the gross fixed assets for estimation of other expenses. The aggregate of direct labour cost and management and administration overheads estimated by the port works out to 4.16% and 2.16% of the capital cost of Transhipper and Floating crane respectively, which is well within the limit prescribed in the norms. The estimated other expenses reported by the MOPT is, therefore, considered in this analysis, subject to adjustment of management and administration overheads based on the modified operating expenses. Accordingly, the modified other expenses work out to ₹615.70 lakhs in respect of Transhipper and ₹176.56 lakhs in respect of Floating crane.
- (f). In the revised cost sheet furnished on 14 March 2012, the MOPT has considered the port charges at ₹941.34 lakhs for transhipper, towards vessel related charges (Port dues, pilotage, anchorage, berth hire, etc. amounting to ₹15.37 lakhs) and cargo related charges, viz. CHLD levy (₹627.11 lakhs) and Primary loading and uptopping charges including pension levy thereon (₹298.86 lakhs). Likewise, in respect of Floating crane, the MOPT has considered the port charges at ₹677.54 lakhs towards vessel related charges (Port dues, pilotage, anchorage, berth hire, etc. amounting to ₹5.42 lakhs) and cargo related charges, viz. CHLD levy (₹387.47 lakhs) and Primary loading and uptopping charges including pension levy thereon (₹184.65 lakhs).

The vessel related charges, considered by the MOPT are the actual amount realized by it from a particular Transhipper and a particular Floating crane during the year 2010-11. The exercise on hand is to prescribe a common tonnage based ceiling rate for using transhipper / floating crane at MOPT based on the standard capacity of the craft. Since the vessel related charges depends on various factors like GRT of vessels, the no. of times a vessel is shifted, etc., it may not be possible to accurately estimate the vessel related charges payable by the transshippers / floating crane to achieve the optimal capacity of the respective crafts. The vessel related charges considered by the MOPT on the basis of actuals of 2010-11 is, therefore, relied upon.

At present, the CHLD levy and primary loading and uptopping charges are payable for the actual traffic handled at the midstream using the crafts. As brought out earlier, the exercise on hand is fixation of a common ceiling rate for use of Transhipper / Floating crane based on the standard capacity of the crafts. Accordingly, the MOPT has calculated the estimated revenue from CHLD levy and Primary loading and uptopping charges for the optimal capacity of the crafts and considered the same as cost in the computation of common ceiling rates.

The MOPT has included the above said charges in the computation of ceiling rate for transhipper / floating crane to ensure that all port charges payable by the transshippers / floating cranes as per the notified SOR are duly factored in. Accordingly, the port charges of ₹941.34 lakhs in the case of Transhipper and ₹577.54 lakhs in the case of Floating Crane as reported by the port is considered in this analysis.

- (xii). This Authority has adopted the ROCE at 16% for the tariff cases to be decided in the year 2012-13. The MOPT has estimated the ROCE for Transhipper and Floating crane at ₹1924.35 lakhs and ₹829.15 respectively, calculated at 16% on the average written down value of the respective crafts for the first 3 years. The arithmetical error found in the computation of average written down value of Transhipper as well as Floating crane worked out by the MOPT is rectified. Further, the ROCE is modified based on the updated capital cost of Transhipper and Floating crane respectively. The modified estimated ROCE for Transhipper and Floating crane works out to ₹1982.83 lakhs and ₹955.62 lakhs respectively which is considered.
- (xiii). The total Annual Revenue Requirement for operation of Transhipper and Floating crane at MOPT works out to ₹6472.36 lakhs and ₹3141.18 lakhs respectively. Thus, the rate for using Transhipper and Floating crane for cargo operations within the port limits of MOPT works out to ₹121.89 per tonne and ₹95.74 per tonne respectively as against the rates proposed by the MOPT at ₹115.72 and ₹89.30 respectively. The increase in rate is on account updation of the exchange rate for US\$ and fuel rate.
- (xiv). The cost statements for fixing rate per tonne for use of Transhipper and Floating crane submitted by MOPT are modified in line with the above analysis and the modified statements are attached as Annex - I and II respectively.
- (xv). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges. Since coastal concession is not applicable for iron ore and since Transhipper and Floating cranes deployed at MOPT are meant for handling iron ore, the MOPT has withdrawn the coastal rates proposed initially for use of Transhipper and Floating crane. Though the cost analysis in this case is done for the use of Transhipper / Floating crane without reference to individual cargo or cargo group, the concessional rate for coastal cargo requires to be

determined taking into consideration the share of the estimated capacity of the crafts for handling coastal cargo and suitable adjustment in the rate for handling foreign cargo. That being so, prescription of concessional rate for coastal cargo, without taking into account the cost implications, may not serve any purpose. Accordingly, concessional rate for coastal cargo is not prescribed in this case. It is, however, open for MOPT to come up with a suitable proposal for prescription of rate for coastal cargo in case cargo eligible for coastal concession is likely to be handled using Transhipper / Floating crane.

- (xvi). Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 calls for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. Fixation of tariff based on normative approach linked to performance would encourage an operator to bring efficiency in operations and protects the users from inefficient operations. Since the rate is fixed for the standard capacity, prescription of rate linked to performance is also expected to take care if the actual capacity of the crafts deployed by the service provider varies within the range of standard capacity considered for fixation of tariff. Despite specific advice to the port, highlighting the above points, to come up with a proposal for prescription of performance linked tariff, the MOPT has not come up with such a proposal on the ground of non-availability of past performance data. In the absence of details furnished by the port, it is found not possible to prescribe performance linked tariff. The MOPT is advised to come up with a well analysed proposal in this regard at the earliest.
- (xvii). With reference to a clarification sought by GMOEA whether the proposed tariff will be applicable to existing or new vessels, the MOPT has responded stating that the proposed tariff shall be applicable to the new transhippers / floating cranes operated at MOPT. As per clause 7.2 of the tariff policy guidelines of March 2005, the rates approved for the services identified by the port trust and provided by authorized service providers will apply commonly at the port without reference to any particular service provider. Therefore, the question whether the approved rates will be applicable to new operator or existing operator does not arise. It is clarified that the rates approved will be applicable irrespective of the individual operator or specific craft.
- (xviii). The tariff guidelines of 2005 stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Accordingly, the charge for use of Transhipper / Floating crane fixed by this Authority will be valid for three years from the date of implementation of the Order.
- (xix). The MOPT has only proposed rates for Transhipper / Floating crane. It has not proposed any specific conditions governing application of rates. Therefore, the MOPT is advised to come up with a proposal for conditionalities governing the application of rates if required.

14.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following to be inserted as Section IV - Charges for use of Transhipper / Floating crane for cargo operations at MOPT under Part - IV (Section C Sundry Charges) in the existing Scale of Rates of the Mormugao Port Trust:

"IV.

Charges for use of Transhipper / Floating Crane provided by the authorized private operators for cargo operations:

Particulars	Ceiling rate per tonne (Foreign)
Transhipper 30 T	121.89
Floating Crane 32 T	95.74

14.2. The ceiling rates fixed now shall come into effect after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain valid for 3 years.

14.3. As per clause 7.2. of the tariff guidelines, the rate approved by this Authority for Transhipper / Floating Crane is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility / service offered at the port without reference to any particular service provider. As per clause 7.3 of the tariff guidelines, the Port Trust may ensure, by suitably including a necessary condition in the authorisation arrangement that the authorised service providers do not charge more than the prescribed ceiling rates.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/143/12/Ext.]

ANNEX - I

Cost calculation for fixation of cargo handling charges for use of Transhipper (30 TPD) provided by authorised service providers at the Mormugao Port Trust

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	As furnished by Mormugao Port Trust		Norms if any prescribed in 2008 tariff guidelines (for multipurpose cargo berth)	Modified Calculation	
		Workings			Workings	
I	Capital Cost					
	Basic cost	US\$ 26,000,000 x 49.49	12867.40		US\$ 26,000,000 x 53.88	13748.80
	Add: Customs duty	10% of basic cost	1286.74		10% of basic cost	1374.88
	Add: Towing Cost	Lumpsum	500.00		Lumpsum	500.00
	Total Capital cost		14654.14			15623.68
II	Capacity estimation					
	Available shifts per annum	365 days * 3 shifts per day	1095		365 days * 3 shifts per day	1095
	Norms for utilisation	70%			70%	
	Capacity in shifts per annum	1095 shifts * 70%	766.5		1095 shifts * 70%	766.5
	Expected number of working hours per annum	766.5 shifts * 8 hours	6132		766.5 shifts * 8 hours	6132
	Expected no. of working hours for 8 months in fair season	6132 * 8 / 12	4088		6132 * 8 / 12	4088
	Rated capacity per hour (in tonnes)	30000/24	1250		30000/24	1250
	Rated capacity per annum	1250 * 24 * 365	1095000		1250 * 24 * 365	1095000
	Capacity considered for 8 months - fair season (tonnes)	4088 * 1250	511000		4088 * 1250	511000
	Add: Traffic to be handled during monsoon season	Based on past performance	200000		Based on past performance	200000
	Volume considered for calculation of rate (tonnes)	511000 + 200000	531000		511000 + 200000	531000
	Annual Capacity (in tonnes)		531000			531000
III	Operating Cost					
	(a). Fuel cost	Working hours: 175 litres / hour * 4248 hours (4088 fair season + 160 monsoon) * Rs.42.67 per litre Idle hours: 50 litres / hour * 2628 hours * Rs.42.67 per litre Sub total fuel cost	317.21 56.07 373.28		Working hours: 175 litres / hour * 4248 hours (4088 fair season + 160 monsoon) * Rs.43.39 per litre Idle hours: 50 litres / hour * 2628 hours * Rs.43.39 per litre Sub total fuel cost	322.56 57.01 379.58
	(b). Repairs & Maintenance cost	5% of capital cost (Rs.14654.14 lakhs * 5%)	732.71	5% on cost of mechanical equipment	5% * Rs.15623.68 lakhs	781.18
	(c). Insurance	1% of capital cost (Rs.14654.14 lakhs * 1%)	146.54	1% on cost of mechanical equipment	1% * Rs.15623.68 lakhs	156.24
	(d). Depreciation	@ 10.34% p.a.	1417.23	As per norms prescribed in Companies Act	18.34% * Rs.15623.68 lakhs	1615.49
	(e). Port charges	Vessel related charges (Port dues, Pilotage, Anchorage, Berth hire etc.) - based on actuals of 2818-11 in respect of Bulk prosperity Transhipper accord levy (CHLD levy) - 5310000 * 11.81 Primary loading / untopping charges and Pension levy thereon (5310000 * Rs.5.26 (average) * 1.07 (pension levy)) Sub total port charges	15.37 627.11 298.86 941.34		As furnished by MOPT As furnished by MOPT As furnished by MOPT Sub total port charges	15.37 627.11 298.86 941.34
	(f). Other Expenses					
	- Direct Labour		440.08		As furnished by MOPT	440.00
	- Management and Administration Overheads	10% on operating exp. Except depreciation & port charges - (373.28 + 732.71 + 146.54 + 440) * 10%	169.25	5% of Gross fixed Asset Value	10% of operating expenses excluding depreciation and port charges following the approach adopted by MOPT	175.70
		Sub total other expenses	609.25		Sub total other expenses	619.70
	Total (a) to (f)		4220.34			4489.52
IV	Return on Capital Employed	16% of capital cost	1924.35		16% on average WOV of first 3 years (Note 1)	1982.83
V	Total Cost plus Return on Investment		6144.69			6472.36
VI	Handling Charge per tonne (Foreign)	6144.69 lakhs / 5310000 tonnes	115.72		Rs.6472.36 lakhs/5310000 tonnes	121.89

Note 1 : Workings for capital employed
Capital cost of Transhipper
Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act

Value of Transhipper at the beginning of the year
Depreciation
Written down value at the end of the year
Average written down value of first 3 years

Rs.15623.68 lakhs
10.34%

Year 1
15623.68
1615.49
14008.19

Year 2
14008.19
1615.49
12392.70
13392.70

Year 3
12392.70
1615.49
10777.21

ANNEX - II
Cost calculation for fixation of cargo handling charges for use of Floating Crane (32 Tonnes) provided by authorised service providers at the Mormugao Port Trust.

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	As furnished by Mormugao Port Trust		Norms if any prescribed in 2000 tariff guidelines (for multipurpose cargo berth)	Modified Calculation	
		Workings			Workings	
I	Capital Cost					
	Basic cost	US\$ 11,890,000 x 49.49	5884.36		US\$ 11,890,000 x 52.88	6287.43
	Add: Customs duty		937.34		937.34 / 49.60 x 52.88	999.33
	Add: Towing Cost (freight)	US\$ 435,000 x 49.49	215.28		US\$ 435,000 x 52.88	230.03
	Add: Insurance		13.02		As furnished by MOPT	13.02
	Total Capital cost		7050.00			7529.81
II	Capacity computation					
	Available shifts per annum	365 days * 3 shifts per day	1095		365 days * 3 shifts per day	1095
	Norms for utilisation		70%			70%
	Capacity in shifts per annum	1095 shifts * 70%	766.5		1095 shifts * 70%	766.5
	Expected number of working hours per annum	766.5 shifts * 8 hours	6132		766.5 shifts * 8 hours	6132
	Expected no. of working hours for 8 months in fair season	6132 * 8 / 12	4088		6132 * 8 / 12	4088
	Rated capacity per hour (in tonnes)	17500/24	729.17		17500/24	729.17
	Rated capacity per annum	729.17 * 24 * 365	6387500		729.17 * 24 * 365	6387500
	Capacity considered for 8 months - fair season (tonnes)	4088 * 729.17	2980833		4088 * 729.17	2980833
	Add: Traffic to be handled during monsoon season	Based on past performance	300000		Based on past performance	300000
	Volume considered for calculation of rate (tonnes)	2980833 + 300000	3280833		2980833 + 300000	3280833
	Annual Capacity (in tonnes)		3280833			3280833
III	Operating Cost					
	(a). Fuel cost	Working hours: 96 litres / hour * 4499 hours (4088 fair season + 411 monsoon) * Rs.42.67 per litre Idle hours: 12 litres / hour * 2628 hours * Rs.42.67 per litre Sub total fuel cost	184.29 13.46 197.75		Working hours: 96 litres / hour * 4499 hours (4088 fair season + 411 monsoon) * Rs.43.39 per litre Idle hours: 12 litres / hour * 2628 hours * Rs.43.39 per litre Sub total fuel cost	187.40 13.68 201.09
	(b). Repairs & Maintenance cost	5% of capital cost (Rs.7050.00 lakhs * 5%)	352.50	5% on cost of mechanical equipment	5% * Rs.7529.81 lakhs	376.49
	(c). Insurance	1% of capital cost (Rs.7050.00 lakhs * 1%)	70.50	1% on cost of mechanical equipment	1% * Rs.7529.81 lakhs	75.30
	(d). Depreciation	@ 10.34% p.a.	728.97	As per norms prescribed in Companies Act	10.34% * Rs.7529.81 lakhs	778.58
	(e). Port charges	Vessel related charges (Port dues, Pilotage, Anchorage, Berth hire etc.) - Based on actuals of 2010-11 in respect of Dona Paula Transhipper accord levy (CHLD levy) - 3280833 * 11.81 Primary loading / untopping charges and Pension levy thereon (3280833 * Rs.5.26 (average) * 1.07 (pension levy))	5.42 387.47 184.65		As furnished by MOPT As furnished by MOPT As furnished by MOPT	5.42 387.47 184.65
	(f). Other Expenses	Sub total port charges	577.54		Sub total port charges	577.54
	- Direct Labour		101.16		As furnished by MOPT	101.16
	- Management and Administration Overheads	10% on operating exp. Except depreciation & port charges - (197.75 + 352.50 + 70.50 + 101.16) * 10%	72.19	5% of Gross fixed Asset Value	10% of operating expenses excluding depreciation and port charges following the approach adopted by MOPT	75.40
	Total (a) to (f)	Sub total other expenses	173.35		Sub total other expenses	176.56
			2100.61			2185.56
IV	Return on Capital Employed	16% of capital cost	829.15		16% on average WDV of first 3 years (Note 1)	955.62
V	Total Cost plus Return on Investment		2929.76			3141.18
VI	Handling Charge per tonne (Foreign)	2929.76 lakhs / 3280833 tonnes	89.30		Rs.3141.18 lakhs/3280833 tonnes	95.74

Note 1 : Workings for capital employed
Capital cost of Transhipper
Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act

Value of Transhipper at the beginning of the year
Depreciation
Written down value at the end of the year
Average written down value of first 3 years

Rs.7529.81 lakhs
18.34%

Year 1
7529.81
778.58
6751.22

Year 2
6751.22
778.58
5972.64
5972.64

Year 3
5972.64
778.58
5194.86